

قانون النقل



دكتور

هاني دويدار

أستاذ القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية

عميد كلية الحقوق بجامعة

بيروت العربية والسلطان قابوس (سابقاً)



دار الجامعة الجديدة

قانون النقل

قانون النقل

قانون النقل

دكتور

هاني دويدار

أستاذ القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق — جامعة الإسكندرية

عميد كلية الحقوق بجامعة

بيروت العربية والسultan قابوس (سابقاً)

2014



دار الجامعة الجديدة

٤٠٣-ش سوتير - الأزاريطة - الإسكندرية

تليفون: ٤٨٦٣٦٢٩ فاكس: ٤٨٥١١٤٣ تليفاكس: ٤٨٦٨٠٩٩

E-mail: dargamaaelgadida@hotmail.com

www.darggalex.com info@darggalex.com

• بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ •

«رَبِّنا هب لنا من أزواجنا وذرياتنا قرة أعين
واجعلنا للمتقين إماما»

(سورة الفرقان، آية: ٧٤)

الإهداء

إلى قرة عيني:

زوجتي

فريد

باسم

صفي

يوسف

مقدمة:

النقل في جوهره هو تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصولاً إلى مكان آخر^(١). ويتحقق النقل عبر ملاحه مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة ، ليسمح قطع المسافة بتحقيق تغيير المكان^(٢).

ولا تخفى أهمية النقل في إشباع حاجات الإنسان ، فالنقل من جهة هو عصب حركة تداول الثروات^(٣)، ذلك أن إنجاز المبادلات السلعية يتطلب كثيراً نقل الأشياء من مكان إلى آخر، أي نقل السلع من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها، وإلا اضطر الإنسان إلى استهلاك هذه السلع في أماكن إنتاجها^(٤). كما أن الإنسان يكون بحاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر في إطار مزاولته نشاطه اليومي، ومع نمو حركة تدويل الاقتصاد تزداد حاجة الإنسان إلى الانتقال من دولة إلى أخرى مما يتطلب استعمال وسيلة نقل مناسبة تحقق عنصر تغيير مكانه في ظروف آمنة^(٥).

(١) ESCARRA et RAULT: Traité théorique et pratique de Droit commercial, Les contrats commerciaux: Le mandat commercial-les transport par Jean HEMARD, Recueil Sirey, Paris. 1955, Tome II, No, 811.

(٢) وجدير بالذكر أن الملاحة في اللغة هي فن السفر، والسفر هو قطع المسافة (مختار الصحاح للشيخ الإمام محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي ، مكتبة لبنان ، ١٩٨٧، ص ١٢١)، ويشير تعبير فن السفر إلى أن قطع المسافة يتحقق عبر قيادة وسيلة لتحقيقه، وهو ما يعنى في حقيقة الأمر أن الملاحة هي قطع المسافة باستعمال وسيلة مناسبة وهو المعنى الذى يؤكدته التعريف اللغوي للفظ أبحر أى ركب البحر، ومنه المركب كوسيلة الإنسان لقطع المسافة عبر البيئة البحرية (مختار الصحاح ، سابق الإشارة إليه ، ص ١٧) .

(٣) RODIERE et MERCADAL : Droit des transports terrestres et aériens, Précis Dalloz, Paris, 5^e édition 1990. No 2.

(٤) على البارودي ومحمد فريد الحريى: القانون للتجارى ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية، ١٩٨٧ ، بند ٦٢.

(٥) ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 811.

ولئن كان الانتقال بتحقيق كثيرٍ عبر وسائل خاصة، بمعنى أنه انطلاقاً من ملكية الإنسان مركبة نقل أو استجاره إياها يمكنه الانتقال من مكان إلى آخر كما يمكنه نقل أغراضه وأمتعته، إلا أن ظاهرة النقل التي ينشغل القانون بتنظيمها هي نشاط النقل الذي يبرز كخدمة يقدمها متعهد النقل للغير^(١). وحيث أن تقديم خدمة النقل يتطلب الاتفاق على ذلك بين مقدم الخدمة ومن يتلقاها منه، فإن النقل يستند إلى عقد يتم إبرامه وتنفيذه تحقيقاً لعملية تغيير المكان هو عقد النقل الذي يصبح محور التنظيم القانوني لظاهرة النقل^(٢).

ويعتبر نشاط النقل نشاطاً اقتصادياً تحيط به المخاطر. ويمكن القول بأن هذه المخاطر كانت في العصور القديمة مخاطر بيئية أساساً، تتمثل في مخاطر الطريق في النقل البري أو مخاطر البيئة البحرية في النقل البحري^(٣). ولم تكن المخاطر الميكانيكية أي تلك العائدة إلى استعمال مركبة النقل، ذات أهمية كبيرة لبقاء فن بناء مركبات النقل في حال لم تكن معها تمثل خطراً ذا بال، إلا أنه مع تطور وسائل النقل وزيادة درجة تعقيدها من الوجهة الفنية، أصبحت مخاطر الآلة تمثل جانباً هاماً من المخاطر المحيطة بنشاط النقل. ولم يعد يخشى من المخاطر الميكانيكية على الأرواح والأموال المنقولة وحدها وإنما صار يخشى في كثير من الأحوال من مخاطر الآلة على البيئة التي يتم فيها انجاز النقل، مثل خطر تلوث البيئة البحرية من للزيت مثلاً أو من الإشعاع الذري للسفن^(٤).

(١) قريب في هذا المعنى: إدوارد عيد: العقود التجارية وعمليات المصارف، بيروت، ١٩٦٨، بند ١٠٨.

ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 829.

(٢) انظر بشأن وصف المخاطر التقليدية للبيئة البحرية على سبيل المثال: ثروت أنيس الأسبوطي: نظم القانون البحري وفلسفة المجتمع الاشتراكي، مجلة القانون والاقتصاد للبحث في الشؤون القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، السنة ٣٤، العدد ٤، ديسمبر ١٩٦٤، بند ٢٣.

(٤) انظر بشأن مخاطر تلوث البيئة البحرية بالزيت:

LEGENDRE: La Conférence juridique internationale sur les dommages dus a la pollution des eaux de la mer de 1969, DMF, No.261, Septembre 1970, p. 515.

وفي ضوء الضوابط القانونية لتنظيم النقل تتعدد تقسيماته : فمن حيث محل أداء الناقل الرئيسي بتغيير المكان ينقسم النقل إلى نقل أشياء ونقل أشخاص . ومن حيث المجال الذي يتم فيه إنجاز النقل ينقسم النقل إلى نقل برى ونقل نهري ونقل بحري ونقل جوى . ومن حيث النطاق السياسى للنقل ، فإنه ينقسم إلى نقل داخلى ونقل دولى . أما من حيث الغاية من تقديم خدمة النقل فهناك نقل مجاني ونقل بمقابل . وأخيراً من حيث صفة الشخص مقدم خدمة النقل يمكن التمييز بين النقل العام والنقل الخاص .

١- نقل الأشياء ونقل الأشخاص :

ذكرنا أن جوهر النقل هو تغيير المكان ، مستوى فى ذلك أن يرد أداء الناقل الرئيسى على شخص أو شئ .

إلا أن ذلك لا يعنى وحدة الأحكام القانونية المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء . فمن جهة أولى تتطلب مركبة النقل تهيئة مختلفة بحسب ما إذا كانت مخصصة لنقل أشخاص أو كانت مخصصة لنقل الأشياء ، وهو ما ينعكس على اشتراطات الأمن والسلامة الواجب توافرها فى مركبة النقل من حالة إلى أخرى^(١) . ومن جهة ثانية لا يتصور أن يولى القانون ذات العناية بالأشخاص والأشياء على حد سواء بل إنه يولى الأشخاص عناية خاصة تليق بقيمة الإنسان ، وهو ما ينعكس على نظام المسؤولية ووجوب التأمين بين حالة وأخرى^(٢) . وأخيراً لابد من مراعاة اختلاف درجة سيطرة الناقل على موضوع النقل بين نقل الأشياء ونقل الأشخاص . فبينما تكون سيطرة الناقل على الأشياء شبه مطلقة أثناء الرحلة ، يظل يتعامل مع إرادة حرة متصرفة فى حالة نقل أشخاص وهو ما يترتب عليه أن يتسع نطاق مساهمة خطأ المضرور فى إحداث الضرر فى مجال نقل الأشخاص عنه فى مجال نقل الأشياء^(٣) .

(١) لمزيد من التفاصيل راجع بحثنا بعنوان النظام القانونى لسلامة والصحة فى مجال النقل ، وخاصة للنقل البحرى ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ١٩٩٩ ، بند ٤٧ .

(٢) ESCARRA et RAULT , op. cit., No. 820.

(٣) وهذا ما اتجه إليه قضاء التمييز اللبناني : محكمة التمييز المدنية ، الغرفة الأولى ، قرار رقم ١٥ ، ١٩٨٥/٤/٢ ، مجموعة اجتهادات حاتم ، الجزء ١٨٧ ، ١٩٨٧ ، ص ٧٠٠ .

ولهذه الاعتبارات المختلفة يتباين التنظيم القانوني لنقل الأشخاص عن تنظيم نقل الأشياء ، ففرد القوانين والمعاهدات الدولية أحكاماً خاصة بنقل الأشخاص تختلف عن تلك المنظمة لنقل الأشياء^(١).

٢- النقل البري والنقل النهري والنقل البحري والنقل الجوي :

ينقسم النقل من حيث المجال أو البيئة التي يتم فيها إلى أربعة أنواع : النقل البري والنقل النهري والنقل البحري والنقل الجوي .

ويكون النقل برياً متى كان متحققاً عبر اليابسة باستعمال الطرق العامة وخطوط السكك الحديدية . وتعتبر السيارات والعربات والحافلات والقطارات الوسائل التقليدية للنقل البري، وتعرف بمركبات النقل البري^(٢).

أما النقل النهري فهو ذلك الذي يتم في المياه الداخلية من ترع أو أنهار أو قنوات أو بحيرات^(٣). وتتفاوت الأهمية النسبية للنقل النهري بحسب صلاحية المجرى المائي لملاحاة المنشآت القائمة فيه . ومن وسائل النقل النهري المراكب bateaux والصنادل péniches والقوارب Canots^(٤).

ويكون النقل بحرياً إذا كان متحققاً في البحر، أي باحتياز البيئة البحرية بواسطة السفينة، أداة الملاحظ البحرية^(٥).

(١) أنظر على سبيل المثال المادتين ٦٨٨ و ٦٨٩ من قانون السجلات والعقود اللبناني المفصّلين لنقل الأشخاص، وكذلك أحكام الفرع الثاني من الفصل السابع من الكتاب الثاني من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الذي تم تخصيصه لنقل الأشخاص . وسوف نرى لاحقاً كيف أقررت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أحكاماً خاصة بمسؤولية الناقل الجوي في مجال نقل الركاب جواً رغم وحدة التنظيم القانوني للنقل الجوي الدولي سواء كان نقلاً للركاب أو نقلاً للأمتعة أو للبضائع .

(٢) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 133.

(٣) ويحكمه في مصر القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ بتنظيم الملاحة في المياه الداخلية .

(٤) SCHADEE: Navire ou bateau? DMF, No.319, Juillet 1975, p. (٤) 393.

(٥) RODIERE: Droit maritime, Le navire, Dalloz, Paris, 1980, No.9. (٥)

وأخيراً يكون النقل جويًا متى كان متحققًا عبر الجو، ووسيلته في ذلك المركبات الهوائية ، وفي مقدمتها الطائرة^(١).

ويعتبر تقسيم النقل على النحو المتقدم المناطق للرئيسي لتحديد القواعد القانونية المنظمة للنقل.

ذلك أن قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ قد تولى تنظيم النقل التجاري، أى تنظيم عقود النقل التى يتم إبرامها فى إطار تقديم مشروع للنقل خدماته للجمهور مقابل أجره تسمح للمشروع بتحقيق الربح^(٢). ويتضمن قانون التجارة أحكاماً خاصة بعقد النقل تتناول الجوانب الرئيسية لنقل الأشياء وبعض الأحكام المحدودة لنقل الأشخاص والوكالة بالعمولة للنقل^(٣).

لكن فى المقابل يخضع النقل البحرى لأحكام تفصيلية تتولى تنظيم مختلف جوانبه ، هى تلك الواردة بقانون التجارة البحرية رقم (٨) لعام ١٩٩٠^(٤). وبالتفاقيات الدولية النافذة فى مصر والتى تختص بتنظيم النقل البحرى للبضائع على وجه الخصوص^(٥). كذلك يخضع النقل للجوى للأحكام الواردة

-
- (١) ذلك أن المادة ١٦٧ من القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بشأن الطيران المدني لا تميز بين المركبة الهوائية Aircraft وللطائرة Aeroplane . فالمركبة الهوائية أو الطائرة هى الآلة التى تستطيع أن تستمد بقاءها فى الجو من ردود فعل الهواء، غير تلك الصنعة من سطح الأرض .
- (٢) انظر فى تعريف النقل للتجارى وتمييزه عن النقل بمقابل الذى لا يهدف فيه النقل إلى تحقيق الربح :

ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 830.

- (٣) المولد من ٢٠٨ إلى ٢٨٣ من القانون .
- (٤) المولد من ١٩٧ إلى ٢٧٩ من القانون .
- (٥) وذلك الاتفاقيات الدولية هى أساساً معاهدة بروكسل الموقعة فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بخدمات الشحن، والمعروفة بمعاهدة خدمات الشحن، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع الموقعة فى هامبورج فى ٣٠ مارس ١٩٧٨ والمعروفة بقواعد هامبورج . أما اتفاقية روتردام الموقعة فى / / ٢٠٠٩ فلم تدخل حيز النفاذ دولياً.

بقانون الطيران رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١^(١)، مع مراعاة ما يكون وارداً من أحكام خاصة تتعلق بالنقل الجوي فى قانون التجارة لعام ١٩٩٩^(٢).

وترتيباً على ما تقدم لا يخضع كل من النقل البرى والنقل النهري سوى للأحكام الخاصة بعقد النقل الواردة بقانون التجارة .

ومن جهة أخرى ينبغى اعتبار تلك الأحكام الواردة بقانون التجارة بمثابة القواعد العامة للنقل، أياً كان نوعه بحيث تسرى هذه القواعد متى لم يرد بشأن النقل البحرى أو النقل الجوى حكم خاص فى أى من قانون التجارة البحرى أو قانون الطيران^(٣).

٢- النقل الداخلى والنقل الدولى :

يكون النقل داخلياً إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين فى إقليم دولة واحدة، ويحقق إنجاز النقل إما ضمن الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، مثل النقل البرى بين القاهرة وأسوان، وإما بتجاوز الحدود الإقليمية للدولة ولكن دون الدخول حيز الحدود الإقليمية لدول أخرى، مثل النقل البحرى بين الإسكندرية والسويس^(٤).

بينما يكون النقل دولياً إذا تطلب إنجازاه تجاوز الحدود الإقليمية للدولة الواحدة إلى الحدود الإقليمية لدولة أخرى أو أكثر. ويكون ذلك غالباً لوقوع نقطتى القيام والوصول فى دولتين مختلفتين، مثل النقل البحرى بين بيروت والإسكندرية، وإما بسبب الاتفاق فى عقد النقل على نقطة رسو أثناء الرحلة، مثل النقل الجوى الذى يتم بين سان فرانسيسكو وإنكورادج الأمريكيتين مع الرسو فى مطار مدينة فانكوفر الكندية^(٥).

(١) المواد من ١٢٣ إلى ١٢٦ من القانون .

(٢) المواد من ٢٨٤ إلى ٢٩٩ من القانون .

(٣) إدوارد عيد ، المرجع السابق ، بند ١٠٨ .

(٤) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 133.

(٥) وينص من ذلك أن المرور البرى بإقليم دولة أخرى لا يكون ذا أثر فى وصف النقل بأنه نقل داخلى بالرغم من أن ملاحه مركبة النقل تصير ملاحه دولية. ولا يختلف الأمر إذا تطلب -

والأصل هو خضوع النقل الداخلي لأحكام قانون الدولة التي يتم فيه النقل. فالنقل بين مدينتي القاهرة وأسوان إنما يخضع لأحكام القانون المصري والنقل الذي يتم بين مدينتي باريس وماسيليا إنما يخضع لأحكام القانون الفرنسي.

ولا يختلف الأمر إذا كان إنجاز النقل الداخلي يتطلب المرور بإقليم دولة أخرى، مثل النقل البري وبين ولايتي كاليفورنيا وألاسكا الأمريكيتين الذي يتطلب اجتياز الإقليم البري لدولة كندا. صحيح أن الطابع الدولي يكون متوافراً في ملاحه مركبة النقل البري، وهو ما يتطلب وجود اتفاق بين الدولتين على تقرير حق المرور البري للمركبات الأمريكية عبر الإقليم الكندي، أما اتفاق النقل ذاته فلا أنه يتم بين نقطتين واقعتي في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية لا يخضع سوى لأحكام القانون الأمريكي^(١).

أما النقل الدولي فيجعل دولتين أو أكثر المعنية بإنجاز عملية النقل، وهو ما يثير إشكالية تنازع القوانين، التي ينبغي بشأنها الرجوع إلى قواعد الإسناد في قانون القاضي^(٢). ويلاحظ أن ظاهرة النقل الدولي كسنت من أولى الظواهر الاقتصادية التي أملت توحيداً موضوعياً للقواعد المنظمة لها على الصعيد الدولي. ولقد تحقق ذلك بشأن النقل البحري الدولي^(٣)، بل إن القانون الجوي قد

- إنجاز النقل تجاوز الحدود الإقليمية للدولة دون الدخول حيز الحدود الإقليمية لدولة أخرى، كما في الملاحة الساحلية التي تتجاوز فيها السفينة حدود المياه الإقليمية إلى البحر العالي، حيث لا تعتمد إليه سيادة أية دولة، ثم تعود ثانية إلى المياه الإقليمية لذات الدولة. أما إذا تقرر نقطة ترقف أو رسو في اتفاق طرفي عقد النقل، سواء كان ذلك لأسباب فنية أو تجارية، يصبح النقل نقلاً دولياً رغم أن نقطتي القيام والوصول تقعان في إقليم ذات الدولة.

(١) راجع في ذلك :

VERGNAUD: Les transports routiers internationaux, LGDF, Paris, 1960, p. 17 et s.

(٢) Cassation Commerciale, 22 Novembre 1988, Bulletin civil de la cour de cassation, 1988, IV, No.321.

(٣) لمزيد من التفاصيل راجع :

RODIERE: Droit maritime, Précis, Dalloz, Paris, 5^e édition 1971, No. 21 et s.

« مسطفي كمال طه : أصول القانون البحري، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ١٩٥٢، بند ٦٢ وما يليه.

نشأ ابتداء من أجل توحيد القواعد المنظمة للملاحة الجوية والنقل الجوي متى كان متحققاً عبر الدول^(١).

ولا يلزم بالضرورة أن يكون النقل الدولي خاصاً لاتفاقيات دولية متعددة الأطراف^(٢). فكثيراً ما تلجأ الدول المتجارة إلى عقد اتفاقيات ثنائية من أجل توحيد القواعد المنظمة لعمليات النقل البيئية التي تتم في أراضيها. وقد يتجاوز الأمر تنظيم ملاحة المركبات في أراضيها إلى وضع قواعد موحدة لتنظيم عقد النقل ذاته. ويجب العمل بالقواعد الواردة بالاتفاقية الدولية متى توافرت شروط تطبيقها^(٣).

٤- النقل بمقابل والنقل المجاني :

مما لا شك فيه أنه متى كانت عمليات النقل تنظم في إطار نشاط يهدف الناقل من ورائه تحقيق الربح، يتحقق تقديم خدمة النقل بمقابل، أي مقابل الحصول على أجرة النقل، وهو في الغالب مبلغ من النقود يسمح بتغطية نفقات النقل ويتضمن هامش الربح الذي يختص به الناقل^(٤).

(١) أنظر في ذلك :

CARTOU: Droit aérien, Thémis Droit, P.U.F. Paris, 1963, p.2 et s.

— محمد فريد العريبي : القانون الجوي ، للنقل الجوي الداخلي والدولي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٢ ، ص ٧ ، بند ٤ .

(٢) وأبرز الأمثلة على ذلك انضمام العديد من دول غرب أوروبا إلى إتفاقية جنيف المنظمة للنقل البري الدولي الموقعة في ١٩ مايو ١٩٥٦ ، والتي تسري أحكامها إذا كان النقل البري يتم بين نقطتين تقعان في دولتين منضمتين إلى الإتفاقية ، وإتفاقية برن المنظمة لنقل البضائع بالسكك الحديدية الموقعة في ٧ فبراير ١٩٧٠ ، وذلك المنظمة لنقل المسافرين وأمتعتهم بالسكك الحديدية الموقعة في ذات المدينة والتاريخ ، وإتفاقية برن بشأن النقل الدولي بالسكك الحديدية الموقعة في ٩ مايو ١٩٨٠ . فكل كانت هذه الإتفاقيات اتفاقيات متعددة الأطراف يكون باب الانضمام إليها مفتوحاً لجميع دول العالم ، إلا أنه يلاحظ اقتصرها من الناحية الواقعية على الدول الأوروبية . واذلك يصبح الغالب بالمصبة للتقاربات الأخرى ارتباط الدول بموجب إتفاقيات ثنائية لتنظيم عمليات النقل التي تتم بينها .

Cassation Commerciale, 25 Mai 1993, Dalloz 1993 Informations Rapides 169.

VIANDIER et VALLANSAN: Actes de commerce, commerçants, (٤) Activité commerciale, P.U.F. Paris, 2^e édition. No. 4.

ومع ذلك يمكن تقديم خدمة النقل بدون مقابل، فيما يعرف بالنقل المجاني. وقد يندرج النقل المجاني في إطار علاقات المجاملة بين الأفراد، مثل قيام أحد الأشخاص بتوصيل زميله إلى مسكنه بسيارته الخاصة، ويرادف النقل المجاني النقل على سبيل التبرع في مثل هذه الحالة^(١). وكثيراً ما يتحقق النقل مجاناً وإنما بقصد تحقيق مصلحة تجارية، كأن يتم نقل المبيع مجاناً كخدمة مكملة لعملية البيع، أو أن يتم نقل بعض المشاهير في رحلة جوية من أجل الدعاية إلى طراز جديد من الطائرات أو بمناسبة افتتاح خط ملاحى جوى جديد^(٢).

ويلاحظ أن النقل المجاني يختلف عن النقل مع اقتسام المصاريف. فالأول ينتفى فيه أى أداء لثمة مقابل عند تلقى خدمة النقل، بينما يعد النقل مع اقتسام المصاريف من عقود المعاوضة وإن كانت تنتفى فيه نية تحقيق الربح لدى الداقل^(٣).

وتبين أهمية هذا التحديد لمفهوم النقل بمقابل بالنسبة إلى النظم القانونية التى يتولى فيها قانون التجارة، وليس القانون المدنى، تنظيم عقد النقل. فالنقل الخاضع لأحكام القانون التجارى هو النقل التجارى، والذي يشترط بشأنه القانون عادة أن تتم مزاولته على وجه الاحتراف^(٤)، أو أن يكون منتظماً في إطار مشروع تجارى^(٥). ويترتب على ذلك أن النقل الذى يتم بقصد تحقيق الربح هو وحده الذى يخضع لأحكام قانون التجارة، ومن ثم يكون الأصل هو عدم

(١) SIOUFI: Le transport gratuit en droit libanais et en droit français, (١) LGDF, Paris, 1965, p. 5.

(٢) قريب في هذا المعنى: قرار محكمة استئناف بيروت، رقم ٣١٠، ٢٢/٢/١٩٦٥، مصنف الاجتهاد في العقود، للقاضي عفيف شمس الدين، بيروت، ص ٤٠٦.

(٣) Cour d'appel d'Aix - en-Provence, 27 janvier 1988, Bulletin des (٣) Transports, 1989. 365.

(٤) مثل المادة الخامسة بند (جـ) من قانون التجارة المصري لعام ١٩٩٩، والمادة الثانية فقرة ثانية للبند الخامس من المجلة التجارية للتونسية لعام ١٩٥٩.

(٥) المادة السادسة بند (٧) من قانون التجارة اللبناني لعام ١٩٤٢، والمادة ١٠-١ بند (٥) من التقنين التجارى الفرنسى لعام ٢٠٠٠ (المادة ٦٣٢ سابقاً من التقنين التجارى لعام ١٨٠٧).

خضوع النقل مع اقتسام المصاريف لهذه الأحكام، ما لم يتدخل المشرع التجارى بالنص الصريح ليقرر خضوع هذا النقل لتلك الأحكام^(١). أما إذا كان القانون يشترط فى النقل أن يكون بمقابل دون أن يشترط بالضرورة أن يكون مصدراً لتحقيق الربح، ففى هذه الحالة تسرى قواعده على كل من النقل التجارى والنقل مع اقتسام المصاريف^(٢).

٥- النقل الخاص والنقل العام :

يقوم التمييز بين النقل الخاص والنقل العام على صفة الشخص الذى يتولى تقديم خدمات النقل بين أن يكون من أشخاص القانون الخاص، فيكون النقل الذى يتولاه نقلاً خاصاً وبين أن يكون من الأشخاص الاعتبارية العامة، ليصبح النقل الذى يتولاه الشخص العام نقلاً عاماً^(٣).

ويعتبر النقل من الأنشطة التقليدية للقطاع الخاص. فالأفراد وأشخاص القانون الخاص بوجه عام يقدمون خدمات نقل الأشخاص مثل خدمات سيارات الأجرة، والحافلات الخاصة، وكذلك خدمات نقل البضائع براً أو بحراً^(٤).

إلا أن الدول صارت تعتبر المواصلات العامة، أى تأمين خدمة انتقال الأفراد عبر وسائل تتولى الدولة إدارتها، من الخدمات العامة الواجب عليها

(١) وجدير بالذكر أن هذه النتيجة قد تتحقق ضمناً كذلك، وذلك إذا قام المشرع بتعريف صورة النقل للتجارى بأنه ذلك الذى يتم مقابل أجرة بغض النظر عما إذا كان الهدف من تقديم خدمة النقل هو تحقيق الربح أم لا ، أو بمعبارة أخرى دون أن يدخل هدف تحقيق الربح ركناً فى تعريف النقل. والمثال على ذلك اعتبار النقل البحرى عملاً تجارياً منفرداً (المادة السابعة للبند (٣) من قانون التجارة) ، وتعريف النقل البحرى بأنه النقل الذى يتم بعد لقاء أجرة (المادة ١٧٤ فقرة ثانية من قانون التجارة). ويتربى على ذلك أنه سواء كان النقل يتم بهدف تحقيق الربح أو بمجرد تغطية المصروفات الناشئة عنه فهو يخضع فى جميع الأحوال لأحكام القانون التجارى .

(٢) والمثال على ذلك اشتراط اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لسريان أحكامها على النقل الجوى الدولى أن يتم بمقابل، واتجاه للرأى الراجح إلى تفسير المقابل بما يسمح بتغطية النفقات دون أن يكون الهدف من ذلك بالضرورة تحقيق الربح .

ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 816. (٣)

RODIERRE et MERCADAL, op. cit., No. 17. (٤)

توفيرها للأشخاص المقيمين في أراضيها^(١). كما أن المصلحة العامة قد تملئ على الدولة احتكار بعض صور النقل مثلما يحدث في بعض الدول من احتكار النقل بالسكك الحديدية^(٢).

ومن حيث الأصل العام لا يكون التمييز بين النقل الخاص والنقل العام أثره في خضوع عقد النقل في الحالتين لذات القواعد القانونية فيستوى أن يكون الناقل من أشخاص القانون الخاص أو أشخاص القانون العام لكي يخضع عقد النقل للأحكام العامة للنقل أو للأحكام الخاصة بالنقل البحري والجوي^(٣).

كذلك في ظل الدول التي تتولى فيها قوانين التجارة تنظيم النقل، لا يتم التمييز بين النقل الخاص والنقل العام بشأن الخضوع لأحكام القانون التجاري، مع التحفظ بشأن عدم اكتساب الأشخاص الاعتبارية العامة صفة التاجر في جميع الأحوال^(٤).

ومع ذلك قد يحدث أن تقوم الدولة بإصدار لوائح خاصة بتنظيم عمليات النقل التي تتولاها. ويكون ذلك على وجه الخصوص إذا كانت الدولة تحتكر نوع

(١) وتجدر الإشارة إلى أن المواصلات العامة التي توفرها الدولة تعتبر من المرافق العامة التي يخضع تنظيمها لأحكام القانون الإداري، لكننا مع ذلك لا نرى مانعاً من خضوع العلاقة الناشئة بين الدولة والراكب للأحكام المنظمة لعقد النقل.

قرب في هذا المعنى: على البارودي ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، بند ١٣٠.

(٢) مثل احتكار الهيئة لسكة حديد مصر للنقل بالسكك الحديدية في مصر بمقتضى القانون رقم ٣٦٦ لسنة ١٩٥٦.

(٣) هذا وقد حرصت اتفاقي وارسو لعام ١٩٢٩ على النص عليه في المادة الثانية فقرة أولى منها على أن تطبق الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو أشخاص القانون العام بالشروط المنصوص عليها في المادة الأولى.

راجع في ذلك: محمد فريد العريني، القانون الجوي، سابق الإشارة إليه، ص ١٠٣، بند ٢٩.

(٤) راجع في ذلك: حكم المادة ٢٠ من قانون للتجارة المصري لعام ١٩٩٩ التي تنص على أنه لا تثبت صفة التاجر للدولة وبغيرها من أشخاص القانون العام. ومع ذلك تسري أحكام هذا القانون على الأعمال التجارية التي تزاولها إلا ما يستلزم بغيره خاص.

النقل الذى تتولاه^(١) . والمثال على ذلك النقل بواسطة قطارات السكك الحديدية فى مصر . فمتى كانت هذه اللوائح تنظم العلاقة بين الناقل ومتلقي خدمة النقل بأحكام خاصة ، تحيل الشروط العامة لعقد النقل إليها ، فإنه يجب تطبيق هذه الأحكام بوصفها قواعد قانونية ، لا بوصفها شروطاً اتفاقية ، وبالتالي يمكنها مخالفة الأحكام المنظمة للنقل فى القانون .

تقسيم :

فى ضوء هذا التقديم لقانون النقل ، يمكننا تناول دراسة القواعد المنظمة للنقل من خلال ثلاثة محاور الأول هو دراسة الأحكام العامة للنقل الواردة بقانون التجارة ، والثاني هو دراسة الأحكام الخاصة بالنقل البحرى ، وأخيراً يمثل المحور الثالث دراسة الأحكام الخاصة بالنقل الجوى .

ولئن كانت هذه الدراسة للنقل تركز على أحكام القانون المصرى ، فإنها تشمل أحكام الاتفاقيات الدولية فى مجال النقل النافذة فى مصر .

وبناء على ذلك ينقسم هذا المؤلف إلى ثلاثة أقسام ، وذلك على النحو الآتى :

القسم الأول : فى النقل التجارى .

القسم الثانى : فى النقل البحرى .

القسم الثالث : فى النقل الجوى .

القسم الأول النقل التجاري

ذكرنا من قبل أن قانون التجارة قد تناول بالتنظيم عقد النقل في الفصل السابع من الكتاب الثاني المخصص للالتزامات والعقود التجارية. ويشمل هذا الفصل المواد من ٢٠٨ إلى ٢٩٩ من القانون ، وهى تتوزع بين أربعة فروع بالإضافة إلى بعض الأحكام العامة للنقل^(١).

ويتعلق الفرع الأول بنقل الأشياء ، ويشمل المواد من ٢١٧ إلى ٢٥٤ ، بينما يتعلق الفرع الثانى بنقل الأشخاص ، ويشمل المواد من ٢٥٥ إلى ٢٧٢ . أما الفرع الثالث فمخصص للوكالة بالعمولة للنقل ، ويتضمن المواد من ٢٧٣ إلى ٢٨٣ . وأخيراً يأتى الفرع الخاص بالنقل الجوى ، ويشمل المواد من ٢٨٤ إلى ٢٩٩ . وسوف نعرض له بمناسبة دراسة أحكام النقل الجوى فى القسم الثالث من هذا المؤلف .

وبناء على ما تقدم، يتناول هذا القسم الأول من المؤلف أحكام النقل التجارى للأشياء ، لكننا نخص منها البضائع للأهمية الخاصة لنقل عروض التجارة من الوجهتين الاقتصادية والقانونية . كذلك يتناول هذا القسم الأحكام الخاصة بنقل الأشخاص ، وأيضاً تلك المتعلقة بالوكالة بالعمولة للنقل ، وذلك فى ثلاثة أبواب متتالية .

(١) ويتناول المشرع المصرى الأحكام العامة للنقل فى المواد من ٢٠٨ إلى ٢١٦ .

الباب الأول نقل البضائع

Carriage of goods - Transport de marchandises

بعد النقل عصب حركة تداول الثروات ^(١). فلا يأتى إنجاز المبادلات التى تنتشر فى المجتمع دون أن يحتاج الأمر فى كثير من الأحيان إلى انتقال الأشياء من مكان إلى آخر.

لذلك أخذ عقد النقل أهمية كبيرة مستحقة من بين موضوعات القانون التجارى. بل إن بعض أنواع النقل هى التى برزت استقلال فرعين من فروع القانون التجارى هما القانون البحرى الذى يتناول عقد النقل البحرى كأهم موضوعاته والقانون الجوى الذى يمثل عقد النقل الجوى عماد موضوعاته .

ونظراً لوجود أحكام خاصة بالنقل البحرى وأخرى خاصة بالنقل الجوى فإن الأحكام الواردة فى قانون النقل إنما تصرى بصفة رئيسية على كل من النقل البرى والنقل النهري . ولقد عبر جانب من الفقه عن ذلك بقوله أن النقل النهري يلحق قانوناً بالنقل البرى ^(٢).

ونقتصر فى حديثنا فى هذا المقام على عقد نقل البضائع الداخلى حيث لا توجد فى مصر اتفاقيات دولية نافذة فيها تنطبق بالنقل البرى أو النهري الدولى.

ولدراسة عقد نقل البضائع نقسم هذا الباب إلى فصلين :

نعرض فى الأول لقيام العقد ، بينما نخصص الثانى لدراسة آثاره .

(١) إذا لولاه لوجب استهلاك السلع فى أماكن إنتاجها مما يؤدى فى الواقع إلى شل حركة التبادل: على البارودى ومحمد فريد العريدى: القانون التجارى ، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ١٩٨٧، ص ٦٢.

(٢) على البارودى: العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، بند ١١٤.

الفصل الأول

قيام عقد نقل البضائع وإثباته

يبلغى الإشارة إلى أن القانون المدنى المصرى لا يتضمن قواعد عامة للنقل، ولا يأتى تنظيم عقد النقل إلا فى التقنين التجارى^(١). ولذلك لابد من التأكيد على أن النقل التجارى هو وحدة الذى يمكن أن يثور بشأنه التساؤل حول مدى خضوعه لأحكام التقنين التجارى، على اعتبار أن النقل لا يعد عملاً تجارياً إلا إذا تم مزاوله على وجه الاحتراف^(٢).

وينقسم الفصل الخاص بالنقل فى قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ إلى أربعة فروع كما قدمنا، ويأتى نص المادة ٢٠٩ ضمن الأحكام العامة ليقرر تطبيق أحكام النقل الواردة بالتقنين التجارى على جميع أنواع النقل، عدا النقل البحرى، وذلك مالم ينص القانون على غير ذلك. وهو حكم يؤكد خضوع نقل البضائع للأحكام الواردة بالتقنين بشأن تكوين وإثبات العقد سواء تم النقل براً أو نهراً.

وفى ذلك يلاحظ أن عقد النقل عقد رضائى، لذلك لا يشترط لتكوينه توفر شكل خاص أو القيام بشئ أداء من قبل أى من الطرفين.

وينعكس الطابع الرضائى للعقد على كيفية إثبات واقعة إبرامه، وكذلك تحديد مضمونه الاتفاقى، وبوجه خاص إذا أخذنا فى الاعتبار أننا بصدد عقد تجارى، الأصل فيه هو تطبيق مبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية.

(١) قارن على سبيل المثال الوضع فى القانون اللبناني حيث ينظم قانون السجلات والحدود عقد النقل (المواد من ٦٧٩ إلى ٦٨٩). ولذلك لا يثور الشك حول تطبيق هذه الأحكام على عقود النقل غير التجارى، شريطة أن يكون بمقابل، واعتبارها بمثابة القواعد العامة لكافة أنواع النقل، بما فيها النقل البحرى والنقل الجوى.

انظر لدوار عيد: العقود التجارية وعمليات المصارف، المرجع السابق، بند ١٠٨.

(٢) المادة الخامسة البند (ج) من قانون التجارة.

ومع ذلك اتى التقنين التجارى بأحكام خاصة بتكوين وإثبات عقد النقل بوجه عام . ولأجل توضيح ذلك، نبدأ بالعرض لأحكام تكوين العقد، ثم نعرض للأحكام المتعلقة بإثباته .

المبحث الأول

تكوين عقد النقل

تدور الأحكام الواردة بقانون التجارة الجديد بشأن تكوين عقد نقل البضائع حول محورين أساسيين: الأول هو التراضى على تكوين عقد النقل، والثانى هو التنفيذ الاختيارى للعقد الذى يقوم مقام تبادل الإيجاب والقبول بين الطرفين المتعاقدين .

المطلب الأول

التراضى على إبرام عقد النقل

تضع المادة ٢١٠ فقرة أولى من التقنين التجارى المبدأ العام بشأن التراضى على تكوين عقد النقل، وذلك بنصها على أن عقد النقل يتم بمجرد الاتفاق . وحيث أن النص يستلزم ليجيز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً، فإن تبادل الإيجاب والقبول بين الناقل ومتلقى خدمة النقل يكفى لتكوين عقد النقل، دونما حاجة إلى إفراغ الرضى فى أى قالب شكلى .

إلا أن المشرع التجارى أخذ فى اعتباره الأبعاد العملية لتكوين عقود النقل، فواجه من جهة الفرض الذى يبرم فيه عقد النقل بمقتضى أنموذج يعده الناقل، كما واجه من جهة أخرى الفرض الذى يتمتع فيه الناقل باحتكار نوع من النقل أو استثمار خطوط نقل معينة .

أولاً: تكوين عقد النقل بمقتضى أنموذج:

قد يحدث عملاً أن يعد الناقل أنموذجاً أو أكثر، يقوم الطرفان بتوقيع نسخة منه أو أكثر عند الاتفاق على النقل . ويتضمن الأنموذج الشروط التى يتم

بموجبها النقل، سواء تمثلت فى شروط عامة تسرى على جميع عمليات النقل التى يباشرها الناقل، أو تمثلت فى شروط خاصة بالنقل المراد إنجازه .

ولا يعنى التوقيع على أنموذج النقل أن العقد لايقوم فى نظر الطرفين إلا باستيفاء هذا الشكل . ففى جميع الأحوال يحتفظ عقد النقل بطابعه الرضائى، ولايستطيع الناقل بالتالى الامتناع عن تنفيذ النقل المتفق عليه بدعوى عدم توقيع منلقى خدمة النقل على أنموذج النقل . وتتنحصر فائدة الأنموذج فى تحديد المضمون الاتفاقى لعقد النقل .

لذلك ميز المشرع التجارى بين التراضى على تنفيذ عقد النقل بمقتضى الأنموذج وبين سكوت الاتفاق عن تعيين الأنموذج المتبع فى تنفيذ عقد النقل، ولم يشر مطلقاً إلى وجوب التوقيع على إحدى نسخ الأنموذج لإلزام الطرفين بمضمونه . وكان المشرع التجارى أقام الأنموذج مقام لوائح النقل التى يعين الناقل عن تنفيذه عمليات النقل بمقتضى أحكامها .

وينص المشرع على أنه إذا كان للناقل أكثر من أنموذج واحد للعقود التى يبرمها، انعقاد النقل بمقتضى الأنموذج الذى يتضمن الشروط العامة، أى تلك الشروط التى تسرى بوجه عام على عمليات النقل التى يتولاها الناقل، ويجب لاتباع أنموذج آخر يشتمل على شروط خاصة أن يتم الاتفاق على ذلك (١) .

ثانياً: احتكار الناقل للنقل أو لاستثمار خط نقل معين:

طبقاً لنص قانون التجارة يلتزم الناقل المتمتع بالاحتكار بقبول كل مايقدم إليه من طلبات النقل إلا إذا كان الطلب مخالفاً للشروط المقررة للنقل أو تعذر على الناقل تنفيذه لأسباب لاشأن له ولا لتابعيه فى إحداثها (٢) .

ولقد فرض المشرع على الناقل المتمتع بالاحتكار بقبول جميع طلبات النقل التى تقدم إليه . والحكمة من ذلك هو ضمان حصول الجمهور على خدمة النقل المنشودة . ويعتبر الحكم المذكور تطبيقاً للإجبار القانونى على المعاوضة يستند

(١) المادة ٢١١ من التقنين التجارى .

(٢) المادة ٢١٢ من التقنين التجارى .

إلى تحقيق مصلحة عامة تتمثل في انتظام خدمة النقل موضوع الاحتكار والحبولة دون حرمان أفراد الجمهور من تلقي خدمة النقل^(١).

إلا أن المشرع الجارى أجاز للناقل الامتناع عن قبول طلب النقل المقدم إليه، وذلك فى حالتين:

الأولى: هى مخالفة الطلب للشروط المقررة للنقل. وتلك الشروط ينفراد الناقل بتحديددها استناداً إلى الوضع الاحتكارى الذى يتمتع به. ويشترط فيها، تطبيقاً للحكم الذى نحن بصددده، أن تكون محددة سلفاً من قبل الناقل، ولا يتم تحديدها بمناسبة طلب النقل الذى يقدم إليه. ويشترط فيها من جانب آخر ألا تكون مخالفة للنظام العام فى مصر، وإلا امتنع العمل بها أسوة بسائر الاتفاقات الأخرى فى المواد التجارية^(٢).

ويتوافر هذين الشرطين ، يجوز للناقل الامتناع عن قبول طلب النقل متى كان مخالفاً للشروط المقررة ، ويمكن تبرير ذلك بأنه إذا امتنع الناقل عن قبول طلب نوع معين من النقل، يبقى فى مقدور المرسل اللجوء إلى نوع آخر من النقل^(٣).

الثانية: هى حالة تعذر تنفيذ النقل لأسباب لاشأن للناقل ولا لتابعيه فى إحداثها. فالأصل أن المشرع يفترض فى الناقل الذى يتمتع باحتكار بعض أنواع النقل أو استثمار خطوط نقل معينة أن يهيىء جميع الوسائل اللازمة لتقديم خدمة النقل وبالتالي ضمان مواجهة طلبات النقل المقدمة له.

ولذلك لا يعذر الناقل بسبب امتناعه عن قبول طلب النقل إذا كان عدم تنفيذ النقل يرجع إليه أو إلى تابعيه. ولاشك فى هذه الحالة فى إمكانية إثارة مسئولية

(١) انظر: جلال على العنوى: الإلزام القانونى على المعارضة، سلسلة رسائل الدرجات العلمية من جامعة الإسكندرية، الرسالة رقم (٦)، مطبعة جامعة الإسكندرية، ١٩٦٥، بند ٢١.

(٢) المادة الثانية فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٣) الواقع أن المشرع أخذ فى اعتباره عدم إمكانية لاحتكار ناقل لوحيد، لئلا كان نوع النقل الذى يباشره، لكل إمكانية بلوغ مكان ما فى إقليم الجمهورية، فعلى الأقل لايتحقق ثمة احتكار للنقل البرى إلى أى مكان بالجمهورية خاصة مع وجود ظاهرة نقل الأشخاص ونقل الأشياء بحسب الطلب.

الناقل عن عدم تنفيذ النقل. وتكون مسؤولية الناقل تجاه طالب النقل مسؤولية عقدية، إذ أن الفرض هو جبره على قبول طلب النقل، وبالتالي تمام تكوين عقد النقل. ويترتب على ذلك اعتبار عدم تنفيذ النقل إخلالاً بالتزام عقدي نشأ عن عقد تم بالفعل.

ولكن إذا تعذر على الناقل تنفيذ النقل لأسباب لا شأن له ولا لتابعيه في إحداثها، فلا تكليف بمستحيل، ويحق حينئذ للناقل الامتناع عن قبول طلب النقل دون مسؤولية عليه.

المطلب الثاني

التنفيذ الاختياري لعقد النقل

ينص المشرع التجاري على أن التنفيذ الاختياري لعقد النقل من أحد طرفيه يعد قبولاً منه للإيجاب الصادر من الطرف الآخر. ولكن كان الحكم لا يختلف في جوهره بين نقل الأشخاص ونقل البضائع، إلا أننا نقصر الحديث في هذا المقام على التنفيذ الاختياري لنقل البضائع.

وينص التقنين التجاري على أن تسلم الناقل الشيء محل النقل يعد قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل^(١).

وهذا الحكم يمكن أن يجد مجاله للتطبيق في كل من النقل البري والنقل النهري، لأنه لا يلزم في تسلم الناقل للبضائع أن يتم على متن مركبة النقل، بل إن الاعتبارات الخاصة بأمن وسلامة الرحلة، وتلك المتعلقة بشحن البضائع على متن مركبة النقل، تحول عادة دون إمكانية تسلم الناقل للبضائع على متن مركبة النقل.

إلا أن التمسك قد يتم في أي مكان آخر، على إثر الإيجاب الصادر عن مرسل البضائع إلى الناقل. فإذا تسلم الناقل، عد ذلك قبولاً منه للإيجاب الصادر عن المرسل، وبه يتم عقد النقل.

(١) المادة ٢١٠ فقرة (٢) من التقنين التجاري.

المبحث الثاني

إثبات عقد النقل

ينص المشرع التجارى فى الأحكام العامة للنقل على أنه يجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً^(١).

ويتربط على ذلك أنه لا يلزم توافر الدليل الكتابى على إبرام عقد النقل وإنما يمكن إثباته بشهادة الشهود أو القرائن، وذلك أياً كانت قيمة الأشياء المنقولة أو الأجرة.

ومع ذلك يصعب إنجاز عملية النقل دون توافر بيانات للناقل عن موضوع النقل. لذلك يجرى العمل على إصدار وثيقة عند تسلم الناقل للبضائع تعرف بوثيقة النقل. ويؤثر بشأنها التساؤل عن مدى حجيتها فى الإثبات، وليس فقط فى العلاقة بين الطرفين، الناقل والمرسل، وإنما كذلك تجاه من تكون له مصلحة فى إنجاز النقل وهو من يعرف بالمرسل إليه.

المطلب الأول

وثيقة النقل

يتعهد الناقل بتغيير مكان البضائع، وتحويلها إلى مكان الوصول كاملة وسليمة وفى الميعاد. وبالتالي لابد من تعيين عناصر النقل، ليس فقط من حيث الأطراف، أو من حيث الرحلة، ولكن كذلك من حيث محل النقل أى البضائع المراد نقلها.

لذلك يوجب القانون على المرسل أن يقدم للناقل بيانات عن اسم المرسل إليه وعنوانه والمكان المطلوب الإرسال إليه ونوع الأشياء محل النقل ووزنها وحجمها وكيفية حجمها وعن الظروف التى تشملها وغير ذلك من البيانات التى قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتحسين ذاتية الشيء^(٢).

(١) المادة ٢١٠ فقرة (١) من للتقنين التجارى.

(٢) المادة ٢١٧ فقرة (١) من للتقنين التجارى.

ونظراً لتعدد هذه البيانات، فضلاً عن حاجة المرسل إلى الحصول على إيصال يفيد تسلم الناقل للبضائع المراد نقلها، يجري العمل على تحرير وثيقة نقل تتضمن العناصر الأساسية لعملية النقل والشروط العامة التي بمقتضاها يتحقق إنجاز النقل والتي تمثل المضمون الاتفاقي لعقد نقل البضائع.

ويوجب القانون إذا حررت وثيقة نقل أن تشتمل بوجه خاص على عدة بيانات تسمح بحصر عناصر ذاتية عملية النقل^(١). وللمرسل أن يطلب من الناقل تسليمه نسخة من وثيقة النقل موقعة منه^(٢). وبالتالي يمكن أن يكون بيد المرسل ما يفيد تسلم الناقل للبضائع. وحتى يفرض عدم إصدار وثيقة نقل فإنه يجوز للمرسل أن يطلب إعطاءه إيصالاً موقعاً من الناقل بتسليم الأشياء محل النقل، على أن يكون الإيصال مؤرخاً ومشتماً على البيانات الكافية لتعيين ذاتية الشيء وأجرة النقل^(٣).

ولئن كان المشرع التجاري لم يستوجب إصدار وثيقة النقل إلا أنه يقر لها، بفرض صدورها، بحجية في الإثبات، وفي ذلك ينص القانون على أن وثيقة

(١) وهذه البيانات هي:

- (أ) مكان وتاريخ تحرير الوثيقة.
- (ب) أسماء المرسل والمرسل إليه والوكيل بالموكلة للنقل - إن وجد - وعناوينهم.
- (ج) مكان القيام ومكان الوصول.
- (د) البيانات الخاصة بتعيين الشيء محل النقل كوزنه وحجمه وكيفية حزمه وعدد الطرود وكل بيان آخر يكون لازماً لتعيين ذاتية الشيء وتقدير قيمته.
- (هـ) الميعاد المعين لمباشرة النقل.
- (و) أجرة النقل وغيرها من المصاريف مع بيان إذا كانت مستحقة على المرسل أو المرسل إليه.
- (ز) الشروط الخاصة بالشحن أو التفريغ ونوع العربات التي تستخدم في النقل والطريق الذي يجب إتباعه وتحديد المسؤولية وغير ذلك من الشروط الخاصة التي قد يتضمنها اتفاق النقل.

(٢) المادة ٢١٨ من القانون التجاري.

(٣) المادة ٢١٩ من القانون التجاري.

النقل حجة فيما ورد بها من بيانات. وعلى من يدعى ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك^(١).

ومؤدى ذلك أن تكون حجية بيانات وثيقة النقل حجية نسبية، يجوز إثبات عكس ما هو وارد فيها من بيانات^(٢). ذلك أن الوثيقة ليست ركناً فى عقد النقل، بل إنها ليست شرطاً للإثبات، ولكن يكون لها مع ذلك حجية إذا اتفق الطرفان على إصدارها. ويترتب على ذلك ألا يعد الإثبات بمقتضى وثيقة النقل استثناء يقرره القانون على مبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية كان مؤداه عدم جواز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة^(٣). لذلك يجوز دائماً فى مجال النقل إثبات عكس ما هو ثابت فى وثيقة النقل بكافة طرق الإثبات^(٤).

المطلب الثانى

احتجاج المرسل إليه بالنقل

المرسل هو من يبرم عقد نقل البضائع مع الناقل سواء بنفسه أو عن طريق نائبه وهو الذى يكتسب صفة المتعاقد فى مواجهة الناقل، بصرف النظر عما إذا كان سيتسلم البضاعة بنفسه عند إتمام عملية النقل أم كان قد عين للناقل فى عقد النقل شخصاً آخر سوف يقوم باستلام هذه البضاعة.

والناقل يلتزم بتسليم البضاعة فى مكان الوصول إلى هذا الشخص الذى عينه له المرسل ويعرف بالمرسل إليه. ويحق لهذا الأخير رفع دعوى المسؤولية على الناقل فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى نقلها. وقد يكون المرسل إليه ملتزماً بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل.

ولقد أنتجته الفقه اتجاهات شتى فى تحديد المركز القانونى للمرسل إليه، وهى

(١) المادة ٢٢١ من التفتين التجارى.

(٢) أكرم أمين الخولى، الوسيط فى القانون التجارى، الجزء الرابع، العقود التجارية، الجزء الرابع، نهضة مصر، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٥٨.

(٣) المادة ٦٩ فقرة (٢) من التفتين التجارى.

RIPERT, Tome II, No 2709.

(٤)

مسألة تثور بالنسبة لكل أنواع نقل البضائع سواء كان برياً أو نهرياً أو بحرياً أو جويّاً: فلقد قيل بنظرية النيابة الناقصة وبالحلول وبالاشتراط لمصلحة الغير وبالحق المستمد من حيابة خطاب النقل وبأن العلاقة القانونية ثلاثية الأطراف^(١).

وحقيقة الأمر أن المرسل، حينما يعين مرسلأ إليه فى عقد نقل البضائع، إنما يتعاقد لمصلحة المرسل إليه. ويمكن تعريف التعاقد لمصلحة الغير بأنه عقد يبرم بين شخصين باسمهما الشخصى ويرتب للغير حقأ بالمطالبة المباشرة والشخصية بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بالزامة بأداء لأى من طرفى العقد أو كان هذا الحق مجرداً من أى التزام^(٢).

وهناك دائماً علاقة أصلية سابقة على عقد نقل البضائع تربط بين المرسل والمرسل إليه، غالباً ما تكون علاقة ناشئة عن عقد بيع لهذه البضائع، هى التى تبرر قيام المرسل بإرسال البضاعة إلى المرسل إليه. وعلى ضوء مايتفق عليه الطرفان يتحدد من منهما يقوم بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل.

واستناداً إلى هذا الحق المباشر الذى يقرر للمرسل إليه إزاء الناقل استناداً إلى التعاقد لمصلحته يحق للمرسل إليه استلام البضاعة من الناقل ورفع دعوى المسئولية عليه فى حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

وإزاء ما تقدم، تنص المادة ٢٢٢ من التقنين التجارى الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أنه «لا تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولا يتحمل الالتزامات الناتجة عنه إلا إذا قبل هذه الحقوق والالتزامات صراحة أو ضمناً، ويعتبر قبولاً ضمناً على وجه الخصوص تسلم المرسل إليه وثيقة النقل أو الشىء محل النقل أو المطالبة بتسليمه أو بإصدار تطويات بشأنه».

(١) حول هذه النظريات وأهم ما يورجه إليها من انتقاد انظر مؤلفنا العقود التجارية والعمليات المصرفية، مكتبة ومطبعة الإشعاع، الإسكندرية، ١٩٩٢، ص ٧٨ - ٨٢.

(٢) LARROUMET Christian: Les opérations juridiques à trois personnes en droit privé, Thèse Droit, Bordeaux, 1968, p. 411.

ويتضح من النص أنه يتقرر بموجبه رجوع مباشر للمرسل إليه تجاه الناقل بالمسئولية، بشرط أن يكون قد أعلن إرادته، بطريقة صريحة أو ضمنية، بقبول تعاقد المرسل لمصلحته. وهذا أمر طبيعي لأن التعاقد قد يتضمن التزام المرسل إليه بأداء أجره النقل، ولا يجوز بغير نص قانوني إلزام ثمة شخص بأداء لم يعلن إرادته بقبوله.

إلا أن المرسل إليه لا يستطيع تجزئة التعاقد لمصلحته، بقبوله الحقوق الناشئة عن عقد النقل ورفضه تحمل الإلتزامات الناجمة عنه. فلن يستطيع تسلم البضائع من الناقل متى كانت أجرة النقل مستحقة عند الوصول، وامتنع المرسل إليه عن أدائها.

وترتيباً على ذلك يكون للمرسل إليه الاحتجاج بعقد النقل، أى أنه يستطيع التمسك فى مواجهة الناقل بالبيانات الواردة بوثيقة النقل بفرض صدورها. ويكون له إثبات خلاف ما هو ثابت فى وثيقة النقل أسوة بالمرسل ذاته.

أما الناقل فيستطيع إثبات خلاف ما هو ثابت فى وثيقة النقل فى مواجهة المرسل إليه إذا كان هذا الأخير معيناً فى وثيقة النقل ابتداءً. أما إذا كان المرسل إليه حاملاً شرعياً لوثيقة النقل، تلقاها بمقتضى حوالة حق أو تظهير أو تسليم كما يجيز القانون^(١)، ففي هذه الحالة لا يكون للناقل إثبات عكس ما هو ثابت فى وثيقة النقل تجاه المرسل إليه الذى لا يستمد حقوقه إلا من واقع ما هو ثابت فى هذه الوثيقة^(٢).

(١) المادة ٢٢٠ من القانون التجارى التى تنص على أنه يجوز أن تصدر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل. وتداول الوثيقة طبقاً لقواعد حوالة الحق المخصوص عليها فى القانون المدنى إذا كانت اسمية وبالتظهير إذا كانت للأمر وبالمداولة إذا كانت للحامل.

(٢) على البارودى، ف ١٢١.

الفصل الثانى

أثر عقد نقل البضائع

لا يختلف جوهر النقل بين أنواعه المختلفة، برباً كان أو نهرياً، مما يؤدي إلى وحدة الالتزامين الرئيسيين على كاهل الطرفين: الناقل ومتلقى خدمة النقل. ففي جميع الأحوال يلتزم الناقل بإنجاز النقل بواسطة مركبة نقل، بينما يلتزم متلقى خدمة النقل، أى مرسل البضائع، بدفع أجرة النقل.

المبحث الأول

التزامات ناقل البضائع

مهمة الناقل الرئيسية هي تغيير مكان البضائع من مكان القيام إلى مكان الوصول بواسطة مركبة نقل. ويتطلب إنجاز هذه المهمة قيام الناقل بعدة أعمال تنوزع بين مراحل ثلاثة: في مكان القيام، وأثناء الرحلة، وفي مكان الوصول.

المطلب الأول

التزامات الناقل في مكان القيام

يمكن حصر الأداءات الصادرة عن الناقل في مكان القيام في التزامين أساسيين: الأول هو استلام البضائع من المرسل، والثاني هو شحن البضائع ورحلتها في مركبة النقل.

(أ) استلام البضائع من المرسل،

متى تم إبرام عقد نقل للبضائع يتعين على الناقل استلام البضائع. ويتحدد مكان وزمان استلام الناقل للبضائع في ضوء ما يتم الاتفاق عليه بين طرفي العقد. وينص التقنين التجارى على أن التسليم يكون في محل الناقل المعين بعقد النقل، وذلك في حالة سكوت العقد عن تحديد مكان التسليم^(١). لا شك أن إعمال هذا الحكم قد يثير بعض الصعوبات في التطبيق.

(١) المادة ٢٢٣ فقرة ٣ من التقنين التجارى.

ففى بعض الحالات النادرة يكون الناقل مخازن تخصصه، فيمكنه استلام البضائع خارج حدود مكان القيام، سواء لدى هذه المخازن أو بمكاتبه بوسط المدينة (١). وفى مثل هذه الحالات، يصبح الناقل ملتزماً بتوصيل البضائع إلى مكان القيام لشحنها على متن مركبة النقل تمهيداً لنقلها.

وعند تسلّم البضائع من المرسل يحق للناقل فحصها، وذلك للتحقق من حالتها ومن صحة البيانات التى أدلى بها المرسل بشأنها، من حيث النوع والحجم والحالة الظاهرة. وإذا اقتضى الفحص فض الأغلفة أو الأوعية وجب على الناقل إخطار المرسل أو من يتوب عنه لحضور الفحص فى موعد يحدده الناقل، فإن لم يحضر المرسل جاز للناقل إجراء الفحص بغير حضور المرسل، مع مراعاة أن مصاريف الفحص يتحملها المرسل أو المرسل إليه.

وإذا تبين من الفحص أن حالة الشيء لا تسمح بنقله دون ضرر، جاز للناقل رفض النقل أو تنفيذه بعد أخذ إقرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء ورضائه بالنقل وإثبات حالة الشيء وإقرار المرسل فى وثيقة النقل (٢). لذلك إذا امتنع المرسل عن الإقرار بعلمه بحالة الشيء ورضائه بالنقل، يتعين على الناقل رفض النقل، ولا تحمل المسؤولية الناشئة عما يلحق البضائع من ضرر أثناء تنفيذ النقل.

ومن جهة أخرى، إذا تسلّم الناقل البضائع دون تحفظ، فإن تسلّمه إياها يفيد أنه تسلّمها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة فى وثيقة النقل. فكلن كان يحق للناقل فحص البضائع عند تسلّمها، إلا أنه غير ملتزم بإجراء الفحص، فإن هو لم يبدئ تحفظ على البضائع، عد ذلك قرينة على تسلّمه إياها بحالة جيدة ومطابقة للأوصاف الواردة بوثيقة النقل. إلا أن المشرع التجارى أخذ فى اعتباره أن وسائل فحص البضائع قد لا تكون متيسرة للناقل عند تسلّمه البضائع، فجعل من القرينة قرينة بسيطة مما يسمح للناقل بإقامة الدليل على أنه تسلّم البضائع بحالة غير جيدة وغير مطابقة للبيانات المذكورة فى وثيقة النقل (٣).

(١) على جمال الدين عوض، ف ١٨٩.

(٢) المادة ٢٢٥ من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٢٦ من التقنين التجارى.

(ب) شحن البضائع ورسوها في مركبة النقل،

يلتزم الناقل بشحن البضائع ورسوها في مركبة النقل^(١)، ذلك أن عمليتي الشحن والحرص تضمنان أمن وسلامة مركبة النقل.

فالأمر يقتضى رص البضائع في الأماكن المخصصة لها على نحو يحفظ توازن مركبة النقل ولا يعرضها للخطر. وتتم عمليتا الشحن والحرص طبقاً للأصول الفنية المتعارف عليها في مجال نقل الأشياء^(٢).

هذا ويجيز التقنين التجارى الاتفاق على التزام المرسل بشحن البضائع مما يجعل الناقل غير مسئول عنه. ومع ذلك إذا قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ فيفترض أن الشحن قد تم وفقاً للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك. أما إذا طلب المرسل أن يكون الشحن على وسيلة نقل بمواصفات معينة، فلا يكون الناقل مسئولاً عما ينجم عن استعمالها من ضرر^(٣).

المطلب الثاني

التزامات الناقل أثناء الرحلة

يقع على عاتق الناقل ثلاثة التزامات أساسية في مرحلة الرحلة وهي الالتزام بنقل البضائع إلى مكان الوصول، والالتزام بالمحافظة على البضائع، والالتزام باحترام تعليمات المرسل بشأن توجيه البضائع.

(أ) الالتزام بتغيير مكان البضائع؛

عند تمام شحن البضائع ورسوها في مركبة النقل، تصبح هذه المركبة متأهبة للسفر إيداناً ببدء الرحلة. والالتزام الرئيسى الذى يقع على عاتق الناقل هو توصيل البضائع من مكان القيام إلى مكان الوصول حتى يتمكن له تسليم البضائع في الموعد المتفق عليه للتسليم.

(١) المادة ٢٢٧ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) ثروت حبيب: دروس في القانون التجارى، مكتب الجلاء للجديدة، المنصورة، ١٩٨٢، ف ١٠٧.

(٣) المادة ٢٢٧ الفقرتان ٢ و ١ من التقنين التجارى.

ويشير التقنين التجارى إلى التزام الناقل باتباع الطريق المتفق عليه ولا
وجب اتباع أفضل الطرق^(١)، إلا أنه فى مجال النقل النهري يقع على عاتق قائد
المركب التزام بمراعاة قواعد الملاحة النهرية الواردة بالقانون رقم ١٠ لسنة
١٩٥٦ المنظم للملاحة فى المياه الداخلية، كما أنه يلزم مراعاة قواعد حركة
القطارات بشأن النقل بواسطة السكك الحديدية.

وطبقاً للمعرف الثابت لايجوز لقائد المركبة أن يحيد عن برنامج الرحلة
السارى المفعول إلا فى الحالات الاضطرارية التى تستدعى التصرف الفورى.
وطبقاً للتقنين التجارى لايسأل الناقل عن التأخير أو غيره من الأضرار التى
تتجم عن تغيير الطريق إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم فى جانبه أو فى جانب
تابعيه. بل إن للناقل الحق فى المطالبة بالمصروفات الإضافية الناشئة عن تغيير
الطريق الاضطرارى^(٢).

(ب) الالتزام بالمحافظة على البضائع:

يصبح الناقل حارساً للبضائع منذ تسلمه إياها من المرسل، وبالتالي فهو
ملتزم بالمحافظة عليها منذ التسلم حتى تمام تسليمها فى مكان الوصول. ولقد
رأينا أن واجب المحافظة على البضائع يملى على الناقل إشرافه على عمليات
شحن ورص البضائع فى مركبة النقل. ويمتد التزامه هذا إلى مرحلة الرحلة
وحتى تمام تسليم البضائع عند الوصول.

وطبقاً للتقنين التجارى إذا اقتضت المحافظة على البضائع أثناء الطريق
إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيفها أو غير ذلك من التدابير
الضرورية، وجب على الناقل القيام بها وأداء مايتلزمه من مصاريف، على أن
يرجع بها على المرسل أو المرسل إليه ما لم يكن الأمر راجعاً إلى خطأ الناقل^(٣).
ومن جهة أخرى إذا تعطلت مركبة الناقل بعض الوقت بسبب عطب لحق بها أو

(١) المادة ٢٢٨ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٢٨ فقرة ٢ من التقنين التجارى. على البارودى، ف ١٣٦.

(٣) المادة ٢٢٩ فقرة ٢ من التقنين التجارى. على حسن يونس، ف ١٤٩.

لإنهاء بعض الإجراءات، وكانت البضائع قابلة للتلف أو الهلاك، وجب على الناقل اتخاذ الإجراءات اللازمة لحفظ البضائع كوضعها في أجهزة تبريد مثلاً أو تعيين حارس لها خشية سرقتها.

(ج) الالتزام باحترام تعليمات المرسل بشأن توجيه البضائع،

من الوجهة القانونية يظل المرسل حائزاً للبضائع المنقولة بالرغم من تسليمها إلى الناقل وانتقال حيازتها المادية إليه. ويترتب على ذلك أن المرسل يستطيع إصدار تعليمات إلى الناقل بتعديل بعض عناصر النقل المتفق عليه كتعديل مكان الوصول أو تغيير شخص المرسل إليه أو بإعادة البضائع إلى المرسل مرة أخرى^(١).

ويثبت الحق في توجيه البضائع للمرسل بوصفه من تعاقد مع الناقل على إنجاز النقل^(٢). وهذا الحق يمثل في حقيقته تعديلاً لعقد النقل ارتضاه الناقل صراحة أو ضمناً عند إبرام العقد^(٣).

ولكى يستطيع المرسل استعمال حقه في توجيه البضائع لابد من توافر شرطين:

الأول: هو أن يكون قد نفذ جميع الالتزامات الناشئة عن عقد النقل.

الثاني: ألا يكون من شأن استعمال هذا الحق الاضرار بالناقل أو بالمرسلين الآخرين^(٤).

ويشترط المشرع التجارى كذلك أن يقدم المرسل وثيقة النقل إلى الناقل لكي

TYAN: Droit commercial, Tome II, Librairies Antoine, Beyrouth, (١) 1970, No 1231.

RODIERE, No 428. (٢)

(٣) أبو زيد رضوان، القانون الجوى، قانون الطيران التجارى، دار الفكر العربى، القاهرة، ١٩٨١، ص ٢٨٨.

(٤) مراد منير فهم، مذكرات في العقود التجارية وعمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ١٩٧٨، ص ٥٣.

يدون بها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل، وإلا كان للناقل الامتناع عن تنفيذ هذه التعليمات (١).

وينتقل الحق في إصدار التعليمات المتعلقة بالشئ محل النقل إلى المرسل إليه بمجرد تسلمه وثيقة النقل، وهو ما يفترض صدور وثيقة النقل ابتداءً كما يجرى عليه العمل في مجال النقل. ويجب على المرسل إليه تقديم وثيقة النقل إلى الناقل ليدون فيها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل إليه، وإلا جاز للناقل الامتناع عن تنفيذها. لذلك ينص التقنين التجاري على أنه لا يجوز إصدار تعليمات جديدة بعد وصول البضائع وطلب المرسل إليه تسلمها أو إخطاره بالحضور لتسلمها (٢).

ويرى بعض الفقه أن الحق في توجيه البضائع يرتبط بحيازة وثيقة النقل (٣). وهو قول له سنده من نصوص التقنين التجاري التي توجب تقديم وثيقة النقل إلى الناقل لكي يدون فيها التعليمات الجديدة. إلا أننا نرى أن الحق في توجيه البضائع لصيق بصفة التعاقد التي لا تثبت إلا للمرسل، ومن شأن التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد نقل البضائع لمصلحة المرسل إليه انتقال الحق في توجيه البضائع إليه. وبما أنه لا يتصور أن يتمتع كل من المرسل والمرسل إليه بالحق في التوجيه في آن واحد، تفادياً لإصدار تعليمات متناقضة إلى الناقل، وجب القول بامتناع المرسل عن ممارسة هذا الحق بمجرد انتقاله إلى المرسل إليه (٤).

وكان القضاء يسير على أن الحق في توجيه البضائع ينتقل إلى المرسل إليه منذ اللحظة التي تنتقل فيها وثيقة النقل إليه. وحيث أن العمل يجرى على أن

(١) المادة ٢٣٢ فقرة ١ من التقنين التجاري.

(٢) المادة ٢٣٢ الفقرتان ٣ و ٢ من التقنين التجاري.

(٣) مراد ملير فهم، المرجع السابق، ص ٥٢. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٨.

(٤) انظر في هذا المعنى:

ESCARRA et RAULT: Traité théorique et pratique de Droit commercial, Tome II: Les contrats commerciaux, 3^e et 4^e parties, par HEMARD, Recueil Sirey, Paris, 1955, No 880.

المرسل إليه لا يتسلم وثيقة النقل في الواقع إلا من الناقل عند الوصول، يبقى الحق في توجيه البضائع ثابتاً للمرسل حتى تسلم المرسل إليه لوثيقة النقل. لذلك إذا تعذر الاهتداء إلى المرسل إليه أو إذا رفض تسلم وثيقة النقل يحتفظ المرسل بحق توجيه البضائع^(١).

لكن في غير هذه الحالة، ومادامت وثيقة النقل قابلة للتداول، يثبت لحاملها الشرعى صفة صاحب الحق في تسلم البضائع، ويستطيع بهذه الصفة، التي يلزم لإثباتها تقديم وثيقة النقل إلى الناقل، ممارسة الحق في توجيه البضائع دون أدنى مخالفة لأحكام التقنين التجارى بشأن الحق في توجيه البضائع.

ونشير أخيراً إلى أن الأحكام المتعلقة بتوجيه البضائع لا تتعلق بالنظام العام^(٢). ويمكن للأطراف الاتفاق على ما يخالفها، على أن تتضمن وثيقة النقل كل شرط يخالف تلك الأحكام إذا أريد الاحتجاج به في مواجهة المرسل إليه^(٣).

(١) وهو ما تشير إليه المادة ٢٢٤ فقرة ١ من التقنين التجارى بنصها على إلزام الناقل بإخطار المرسل بعدم حضور المرسل إليه أو امتناعه عن تسلم البضائع أو دفع الحقوق المالية المقررة للناقل، وعلى الناقل الالتزام بتنفيذ التعليمات التي تصله من المرسل ولو تعذر على هذا الأخير تقديم نسخة من وثيقة النقل.

ويتضح من ذلك أن تقديم وثيقة النقل كان في نظر المشرع التجارى دليل إثبات صاحب الحق في توجيه البضائع، أما وقد عاد الحق إلى المرسل لغياب المرسل إليه أو امتناعه عن تسلم البضائع لم يعد الأمر يحتاج إلى إحرار وثيقة النقل.

(٢) مراد ملير فهم، ص ٥٤.

(٣) والواقع أنه إذا كان يجوز للأطراف الاتفاق ابتداء على عدم جواز إعمال الحق في توجيه البضائع، إلا أنه من الوجهة العملية لاضير من عدم الاتفاق على ذلك. فطبقاً للمادة ٢٣٣ من التقنين التجارى، إذا كان الناقل ملتزماً بتنفيذ التعليمات الجديدة، إلا أن التنفيذ رهين بعدم مخالفة التعليمات شروط النقل، أو إذا تعذر على الناقل تنفيذها، أو كان من شأن تنفيذها اضطراب حركة النقل، أو كانت قيمة الشيء محل النقل لا تكفى لغضبية المصاريف التي يتحملها الناقل بسبب تنفيذ التعليمات الجديدة. فمع اتساع حالات الامتناع عن تنفيذ التعليمات الجديدة، لن تثار مسؤولية الناقل عن عدم تنفيذها ما لم يمتنع عن إخطار صاحب الحق في التوجيه بأسباب امتناع الناقل عن تنفيذ تلك التعليمات، ولم يكن للامتناع ما يبرره.

المطلب الثالث

الالتزامات الناقل هي مكان الوصول

إذا بلغت مركبة النقل مقصدها بوصولها سالمة إلى مكان الوصول، يبقى على عاتق الناقل أن يقوم بتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها. ويقتضى التسليم سبق تفريغ البضائع من على متن مركبة النقل، فنعرض أولاً للالتزام بالتفريغ، ثم نعرض بعد ذلك للالتزام بالتسليم.

(١) الالتزام بتفريغ البضائع:

أسوة بما يقرر حول التزام الناقل بشحن البضائع في مركبة النقل يجوز للناقل أو لتابعيه التخلي عن الإشراف على عملية تفريغ البضائع من مركبة النقل بالزام المرسل إليه بالإشراف^(١).

لذلك يكون الأصل هو التزام الناقل بتفريغ البضائع عند الوصول، وهو ما يتفق وحكم التقنين التجارى لعام ١٩٩٩. إلا أن التقنين يجيز الاتفاق على خلاف ذلك، وهو ما يفضى إلى عدم مسئولية الناقل عن الضرر الذى يقع بسبب التفريغ^(٢). وفى جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ ما لم يتفق أو يجرى العرف على غير ذلك^(٣). والواقع أن أجرة نقل البضائع تشمل مصروفات النقل الإجمالية، بما فيها مصروفات شحن البضائع فى مركبة النقل وتفريغها منها.

وتطبيقاً لذلك فى مجال النقل قد يتخلى الناقل عن واجبه فى الإشراف على عملية التفريغ، لأنه لا يسأل عن الأضرار التى تقع بسبب التفريغ دون خطأ منه. ولا يقرر ذلك إلا إذا تم الاتفاق على أن المرسل أو المرسل إليه هو الذى يقع عليه الالتزام بالتفريغ أو أنه يتحمل تبعة المخاطر المتعلقة به.

(١) راجع ما سبق، ص ٣٥.

(٢) المادة ٢٣٠ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٣٠ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(ب) الالتزام بتسليم البضائع:

يجب على الناقل إخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضائع حتى يستلّمها. ويفترض ذلك من جهة أن يكون اسم المرسل إليه وعنوانه معيّنين للناقل، وأن لا يكون متفقاً عليه من جهة أخرى أن التسليم يتم في محل المرسل إليه^(١).

وفي المقابل، يحق للمرسل إليه بمجرد وصول البضائع مطالبة الناقل بتسليم وثيقة النقل إليه وتسليمه البضائع الثابتة أوصافها به. ويكون له التوجه إلى الناقل في الميعاد المعين للتسليم عند إخطار الناقل له بوصول البضائع، وذلك للمطالبة بتسليم البضائع^(٢).

ويتعين على الناقل التأكد من شخص المرسل إليه وصقته في تسلم البضائع المنقولة. لذلك إذا كانت وثيقة النقل قابلة للتداول، وجب على الناقل التأكد من صفة المحال إليه بموجب حوالة حق نافذة تجاه الناقل، أو التأكد من صفة الحامل الشرعي لوثيقة النقل، إما من واقع إحراز الوثيقة إن كانت للحامل، وإما من واقع تسلسل التظاهرات وصولاً إلى حاملها إذا كانت وثيقة النقل إنذرية^(٣).

ويتحقق تسليم البضائع بمجرد أن الناقل يمكن المرسل إليه من تسلمها بأن يصير هذا الأخير قادراً على ممارسة حراسته المادية للبضائع^(٤). ويكون التسليم في مكان الوصول المحدد في وثيقة النقل مالم تنص الوثيقة على مكان آخر للتسليم.

(١) المادة ٢٣١ فقرة ١ من القانون التجاري.

(٢) ويكون ذلك على وجه الخصوص إذا كانت وثيقة النقل قابلة للتداول بالطرق التجارية، ولا يتم الناقل شخص حاملها الشرعي عند تداولها. فلن كان الناقل ملزماً بإخطار الشخص الذي سلمت له نسخة من وثيقة النقل بوصول مركبة النقل، إلا أنه يجوز للحامل الشرعي لوثيقة النقل للتوجه مباشرة إلى الناقل في مكان الوصول لمطالبته بتسليم البضائع إليه.

(٣) على البارودي، ف ١٣٨.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٦.

وللمرسل إليه طلب فحص البضائع قبل تسلمها، فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلم الشيء^(١). وتأتى أهمية قيام المرسل إليه بفحص البضائع قبل تسلمها من أن التسلم دون تحفظ يسقط الحق فى الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئى أو التلف مالم يثبت المرسل إليه حال البضائع ويقدم الدعوى خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم^(٢). ونظراً لصعوبة إثبات حالة البضائع بعد إنقضاء مدة طويلة نسبياً على واقعة التسليم، فضلاً عن صعوبة إثبات أن الضرر اللاحق بالبضائع إنما يعود إلى تنفيذ عقد النقل، يجدر بالمرسل إليه إثبات ما يكون لاحقاً بالبضائع من ضرر وقت تسلمها من الناقل، وهو ما يملى عليه فحص البضائع قبل تسلمها من الناقل^(٣).

وإذا كان القانون يجيز للمرسل إليه رفض تسلم البضائع، إلا أنه يستطيع تسلمها رغم حالتها مع تحفظه حول حالة البضائع تمهيداً للرجوع على الناقل بالمسؤولية عن الهلاك الجزئى أو التلف.

وإذا كان الناقل يلتزم بتسليم البضائع للمرسل إليه، إلا أن واقعة التسليم قد لا تحدث لعدة أسباب: فمن جهة قد لا يهتدى الناقل إلى المرسل إليه فلا يحضر أحد لتسلم البضائع، وقد لا يحضر المرسل إليه رغم إخطار الناقل له بوصول البضائع. من جهة أخرى، يمكن للناقل الامتناع عن تسليم البضائع للمرسل إليه إذا كانت أجرة النقل مستحقة عند الوصول أو كانت هناك مبالغ أخرى كمصروفات ناشئة عن النقل مستحقة للناقل^(٤). فإذا امتنع المرسل إليه عن أداء هذه المبالغ إلى الناقل جاز لهذا الأخير الامتناع عن تسليم البضائع إليه^(٥).

(١) المادة ٢٣١ فقرة ٢ من للتقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٩٥ من للتقنين التجارى.

(٣) أكثر أمين للحولى، ف ٢٠٣.

(٤) ويضاف إلى ذلك أن الناقل قد يكون مكلفاً من قبل المرسل بقبض ثمن البضائع من المرسل إليه. وفى هذه الحالة يكون للناقل، بوصفه وكيلًا عن المرسل، إعمال حقوق المرسل بصفته بالناقل للبضائع، فله الامتناع عن تسليم البضائع مالم يوف المرسل إليه ثمن هذه البضائع.

(٥) المادة ٢٣٩ فقرة ١ من للتقنين التجارى.

وأخيراً قد يرفض المرسل إليه تسلم البضائع إثر فحصها، وقد ذكرنا أن التفتين التجاري أجاز للمرسل إليه في هذه الحالة رفض تسلم الشيء.

وفي مختلف هذه الحالات يجب على الناقل أن يبادر إلى إخطار المرسل بعدم تسليم البضائع مع طلب تعليماته، ويلتزم الناقل بتنفيذ تعليمات المرسل ولو تعذر على هذا الأخير تقديم وثيقة النقل. وإذا لم تصل تعليمات المرسل خلال ميعاد مناسب يجوز للناقل أن يطلب من القاضى المختص تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة البضائع والإذن له في إيداعها عند أمين لحساب المرسل وعلى مسؤوليته، أو بيعها بالكيفية التى يعينها القاضى إذا كان الشيء معرضاً للهلاك أو التلف أو هبوط القيمة أو كانت صيانتها تتطلب مصاريف باهظة، وإيداع الثمن خزانة المحكمة لحساب ذوى الشأن^(١).

ونرى أن الإيداع يتم لحساب المرسل إذا لم تكن هناك حقوق مالية مستحقة للناقل، أما فى الفرض العكسى سوف نرى بمعرض دراسة التزامات المرسل أن للناقل طلب التنفيذ الجبرى على البضائع المنقولة.

المبحث الثاني

التزامات المرسل

يلتزم المرسل فى مواجهة الناقل بالتزامين رئيسيين: الأول هو الوفاء بأجرة النقل، والثاني هو تمكين الناقل من إنجاز عملية النقل.

المطلب الأول

الوفاء بأجرة النقل

يحدد عقد نقل البضائع أجرة النقل المستحقة للناقل مقابل إنجاز عملية النقل، مع مراعاة أن تعريفه للنقل بالسكك الحديدية تحددها الدولة بطريقة لاتقبل للمساومة. وغالباً ماتكون الأجرة مستحقة مقدماً عند القيام، فيلتزم

(١) المادة ٢٣٤ من التفتين التجارى.

المرسل بأدائها قبل أن يشرع الناقل في إنجاز عملية النقل . ويحق لهذا الأخير الامتناع عن استلام البضائع لأجل نقلها إذا لم يَقم المرسل بأداء أجره النقل^(١) .

ويمكن الاتفاق على أن تكون الأجرة مستحقة عند الوصول . ويترتب على ذلك أنه على عاتق المرسل إليه الوفاء بها دون إخلال بالتزام المرسل بضمان الوفاء بوصفه الطرف المتعاقد مع الناقل على النقل . وفي ذلك ينص التقنين التجاري لعام ١٩٩٩ على أنه متى اتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجره النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل والمرسل إليه مسئولين عن دفعها بالتضامن قبل الناقل^(٢) .

ويتضمن التقنين التجاري أحكاماً خاصة بمدى استحقاق أجره النقل إذا حالت القوة القاهرة دون إنجاز النقل، كله أو بعضه، أو دون تحقيق النتيجة المرجوة منه:

- ١- فإذا حالت القوة القاهرة دون البدء في تنفيذ النقل، لا يستحق الناقل أية أجره .
- ٢- وإذا حالت القوة القاهرة دون مواصلة النقل، لا يستحق الناقل إلا أجره ما تم من النقل .

إلا أن للناقل في الحالتين المتقدمتين المطالبة بمصاريف الشحن والتفريغ وغيرها من المصاريف الضرورية^(٣) . فإذا كان حساب المصاريف مستقلاً عن حساب أجره النقل، لا يسقط عن المرسل سوى الالتزام بدفع الأجرة دون الالتزام بدفع المصاريف . أما إذا كان حساب المصاريف تشمله أجره النقل وجب على الناقل رد أجره النقل إلى المرسل بعد خصم المصاريف المستحقة له في جميع الأحوال .

٣- إذا هلكت البضائع المنقولة بفعل القوة القاهرة لا يستحق الناقل أجره النقل^(٤) . ولا يشترط لتطبيق هذا الحكم أن يكون هلاك البضائع هلاكاً كلياً . ففي حالة

(١) محمد فريد العريبي، ص ٨٣ .

(٢) المادة ٢٣٥ فقرة ٢ من التقنين التجاري .

(٣) المادة ٢٣٧ من التقنين التجاري .

(٤) المادة ٢٣٦ من التقنين التجاري .

الهلاك الجزئى لا يستحق الناقل أجره نقل ما يهلك بقوة قاهرة من البضائع التى يقوم بنقلها.

ومن جهة أخرى ينص المشرع التجارى على أن يكون حق المطالبة باسترداد مادفع أكثر من أجره النقل المتفق عليها أو المقررة فى شروط النقل لمن دفع الأجرة^(١).

ويواجه هذا النص الحالات التى يتم فيها الوفاء بأجرة تجاوز أجره النقل المتفق عليها أو المقررة فى شروط النقل. ويثبت حق طلب استرداد القدر الزائد لمن دفع الأجرة وحده، فلا يحق للمرسل المطالبة بالاسترداد إذا كان المرسل إليه هو الذى دفع الأجرة، كما لا يحق لهذا الأخير طلب استرداد القدر الزائد على الأجرة التى قام المرسل بأدائها إلى الناقل.

ويثور التساؤل حول ما إذا كان يلزم العمل بالحكم المتقدم إذا انقضى الالتزام بدفع أجره النقل بسبب القوة القاهرة، والفرض هنا هو سبق أداء الأجرة عند القيام ثم حالت القوة القاهرة دون البدء فى تنفيذ النقل، أو دون مواصلته، أو أدت القوة القاهرة إلى هلاك البضائع المنقولة. وجلى أن الفرض المطروح هو عدم الاتفاق على أن يتحمل المرسل إليه أجره النقل، وبالتالي لا يكون ملتزماً بأدائها إلى الناقل سوى المرسل، فإن هو أداها إليه، ثبت له وهذه الحق فى طلب استرداد ما أوفاه دون حاجة إلى نص صريح يقضى بذلك.

ولقد أقر المشرع التجارى لناقل البضائع بحق حبسها لاستيفاء أجره النقل والمصاريف وغيرها من المبالغ التى تستحق له بسبب النقل. كما قرر المشرع للناقل امتيازاً على الثمن الناتج من التنفيذ على البضائع محل النقل لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له، على أن يتبع فى هذا التنفيذ إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهناً تجارياً.

ويلاحظ أنه متى كانت أجره النقل مستحقة عند القيام، لا يجد الحكم المتقدم مجاله للتطبيق إلا بشأن المبالغ التى تستحق للناقل بسبب النقل، مثل

(١) المادة ٢٣٨ من التقنين التجارى.

المصرفات الخاصة بالتدابير اللازمة للمحافظة على البضائع أو تلك التي تنشأ عن تنفيذ الناقل لتعليمات المرسل أو المرسل إليه بشأن توجيه البضائع. لذلك إذا امتنع المرسل إليه عن أداء المبالغ المستحقة للناقل بسبب النقل، جاز لهذا الأخير الامتناع عن تسليم البضائع وله طلب التنفيذ الجبرى عليها. وإذا اقتضى الأمر، تمهيدا لاتخاذ الإجراءات، إيداع البضائع لدى أمين يتحقق الإيداع لحساب الناقل لا لحساب صاحب الحق في تسليم البضائع، وذلك حتى لا تنقطع حيابة الناقل للبضائع ويستطيع التمتع بحق الامتياز المقرر له عليها.

المطلب الثاني

تمكين الناقل من إنجاز عملية النقل

إذا كان إنجاز نقل البضائع إلى مكان الوصول يعبر عن مصلحة المرسل في تلقيه خدمة النقل، إلا أن الاتفاق على النقل يملى على الناقل تهيئة وسيلة النقل والامتناع عن قبول طلبات نقل تتعارض مع تنفيذ النقل المتفق عليه.

لذلك متى تم إبرام عقد النقل يصبح المرسل ملتزماً بتمكين الناقل من إنجاز عملية النقل وإلا أثارت مسؤوليته في مواجهة الناقل.

ويتفرع عن الالتزام المشار إليه عدة أداءات على عاتق مرسل البضائع. فقد رأينا بمعرض الحديث عن إثبات عقد النقل أن على المرسل تقديم بيانات للناقل حتى يتسنى لهذا الأخير إنجاز النقل. وإذا حررت وثيقة النقل فإنها تشتمل على البيانات التي يدلى بها المرسل للناقل والخاصة بالمرسل إليه ومكان تسليم البضائع وأوصاف البضائع محل النقل^(١).

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى مسؤولية المرسل عن الضرر الذي ينجم عن صحة البيانات التي يقدمها أو عدم كفايتها^(٢).

ولسوف نرى لاحقاً أن خطأ المرسل يكون موجبا لإعفاء الناقل من المسؤولية. ويضاف إلى ذلك أنه متى أدى خطأ المرسل إلى إلحاق الضرر

(١) راجع ما سبق، ص ٢٨ هامش (٢).

(٢) المادة ٢١٧ فقرة (٢) من اللتقين النجلى.

بمرسل بضائع أخرى تم نقلها مع بضائع المرسل الأول، يصبح في استطاعة الناقل الرجوع على هذا الأخير بالتعويض الذي اضطر إلى دفعه إلى المرسل المضرور.

وعلى المرسل أن يسلم البضائع إلى الناقل تمهيداً لشحنها على متن مركبة النقل. وإذا كان تنفيذ النقل يقتضى حيازة الناقل لوثائق خاصة بالبضائع، فإنه على المرسل تسليم هذه الوثائق إلى الناقل. وبينما يكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عن عدم مطابقتها للحقيقة، يكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو إساءة استعمالها^(١).

وطبقاً لأحكام التقنين التجارى إذا اقتضى النقل استعداداً خاصاً من جانب الناقل وجب على المرسل إخطاره بذلك قبل تسليم الشيء له بوقت كاف^(٢). فلو أن البضائع ذات طبيعة خطيرة وكانت الوقاية من خطورتها تتطلب إعداداً خاصاً للمكان المخصص للبضائع فى مركبة النقل أو كان يلزم رصها وفق أصول معينة، يلتزم المرسل بإخطار الناقل بذلك قبل تسليم البضائع إليه بوقت كاف حتى يتسنى للناقل اتخاذ التدابير اللازمة.

ومن واجبات المرسل المترتبة على تنفيذ النقل إعداد البضائع للنقل بتغليفها أو تعبئتها أو حزمها إذا كانت طبيعتها تقتضى ذلك.

ويجب أن يكون التغليف أو التعبئة أو الحزم بكيفية تقي البضائع من الهلاك أو التلف، ولا تعرض الأشخاص أو الأموال الأخرى التى تنقل معها للضرر. وإذا كانت شروط النقل تستلزم اتباع طريقة معينة فى التغليف أو التعبئة أو الحزم وجب على المرسل مراعاتها^(٣).

ويكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار التى تنشأ عن العيب فى التغليف أو التعبئة أو الحزم، فلا يسأل الناقل من جهة عن هلاك البضائع أو تلفها، بل يسأل

(١) المادة ٢٢٣ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٢٣ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٢٤ فقرة ١ من التقنين التجارى.

المرسل عن الأضرار التي تلحق بالناقل من جراء العيب المشار إليه^(١). ومع ذلك يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار إذا قبل النقل مع علمه بالعيب. ولا يكفي في ذلك أن يثبت له العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم، وإنما يجب فوق ذلك أن يدرك بإمكانية نشوء الضرر بسبب ذلك العيب^(٢). ويكون الناقل عالماً بالعيب إذا كان ظاهراً أو كان مما لا يخفى على الناقل العادي^(٣).

وفي علاقته بمرسلي البضائع الأخرى لا يجوز للناقل نفي مسؤوليته عن هلاك أو تلف أحد الأشياء التي قام بنقلها بإثبات أن الضرر نشأ عن عيب في تغليف شيء آخر أو في تعبئته أو في حزمه. ويبقى باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك^(٤).

ويتضح من ذلك أن الناقل يتحمل تبعه هلاك أو تلف البضائع الخاصة بمرسل آخر، ولو كان الهلاك أو التلف راجعاً إلى عيب في تغليف بضائع أخرى أو في تعبئتها أو في حزمها. والمثال على ذلك أن يترتب على عدم إحكام حزم البضائع سقوطها على بضائع تخص مرسلأخر تصيبها بالكسر، أو أن يترتب على العيب في تعبئة بضائع سائلة بال بضائع مرصوفة إلى جوارها مما يؤدي إلى تلفها^(٥).

وبذلك تتحدد أوجه الرجوع بالمسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضائع الأخرى، فلمرسل هذه الأخيرة الرجوع على الناقل بالمسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي أصابها ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات أن مصدر الضرر

(١) ESCARRA et RAULT, op.cit, no 896.

(٢) المادة ٢٢٤ فقرة ٢ من القانون التجاري.

(٣) Cour d'appel de Paris, 28 mai 1980, Bulletin des Transports, 1980. (٣) 364.

(٤) المادة ٢٢٤ فقرة ٣ من القانون التجاري.

(٥) ولذلك إن خطأ الغير - وهو هنا مرسل البضائع التي لم يتم إحكام حزمها أو تعبئتها أو تغليفها - لا يعد سبباً مرجحاً لدفع المسؤولية مالم تتوفر فيه خصائص القرة القاهرة، وتلك الخصائص لا تتوفر في حالات الحزم أو التعبئة أو التغليف، لأنه يمكن دائماً توقع الضرر الناتج عن هذا العيب. انظر في هذا المعنى:

Cour d'appel de Grenoble, 14 avril 1958, Dalloz 1958, Jurisprudence 414 note RODIERE.

هو العيب فى تغليف أو تعبئة أو حزم بضائع أخرى تخصص مرسلاً آخر يسأل عن العيب المذكور. ويكون الناقل ملتزماً بتعويض المضرور، بل إن كل شرط يقضى باستبعاد مسؤولية الناقل فى مثل هذه الحالة يقع باطلاً ولا أثر له.

إلا أن للتنازل الرجوع بدوره بالمسؤولية على المرسل الذى أهمل فى تغليف أو تعبئة أو حزم بضائعه. فالمرسل هو الذى يسأل عن الأضرار الناشئة عن إهماله. إلا أن رجوع الناقل عليه رهين بعدم قبول الناقل للنقل مع علمه بالعيب. ففى هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن قبوله النقل مع علمه بالعيب فى تغليف أو تعبئة أو حزم البضائع مما يسقط حقه فى الرجوع على المرسل بالمسؤولية.

المبحث الثالث

مسئولية ناقل البضائع

يأتى قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بتنظيم دقيق لمسئولية ناقل الأشياء، وذلك فى المواد من ٢٤٠ إلى ٢٥٤. ويضاف إلى ذلك أن بعض الأحكام العامة للنقل تجد مجالها للتطبيق عند إثارة مسؤولية الناقل بوجه عام^(١).

ويمكننا دراسة نظام مسؤولية ناقل البضائع من خلال مطلبين، نعرض فى الأول لنطاق هذه المسؤولية، وذلك بإبراز الأساس الذى تقوم عليه المسؤولية من جانب وتحديد الحالات التى تثار فيها هذه المسؤولية من جانب آخر. أما المطلب الثانى فنعرض فيه لأحكام المسؤولية، من حيث كيفية استبعاد المسؤولية، وتحديد التعويض المحكوم به، وعدم قبول وتقاوم دعوى المسؤولية.

المطلب الأول

نطاق مسؤولية الناقل

من خلال هذا المطلب نبين الأساس القانونى الذى تقوم عليه مسؤولية الناقل من جهة والحالات التى تثار عندها مسؤوليته من جهة أخرى.

(١) وتمثل هذه الأحكام العامة فيما يلى : مسؤولية الناقل عن أفعال تابعيه (المادة ٢١٣)، تحديد المقصود بالقوة القاهرة والحادث المفاجئ (المادة ٢١٤)، عدم مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن تقديمه للمساعدة (المادة ٢١٥)، وتحديد المقصود بالنش والخطأ الجسيم فى مواد النقل (المادة ٢١٦).

الفرع الأول

أساس مسئولية الناقل

طبقاً للقواعد العامة للالتزامات والعقود تكون مسئولية الناقل فى مواجهة متلقى خدمة النقل مسئولية عقدية، إذا أنها تنشأ عن إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل.

ويلاحظ أنه تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن النقل متى قبل هذه الحقوق صراحة أو ضمناً. وبالتالي فإنه يستطيع إثارة مسئولية الناقل العقدية أسوة بالمرسل، رغم أنه لم يكن طرفاً متعاقداً مع الناقل على إنجاز نقل البضائع^(١).

ويسأل الناقل عن إخلاله بالالتزام بتحقيق نتيجة، هو الالتزام بوصول البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد. ويتضح ذلك من نص المشرع التجارى على عدم جواز نفي المسئولية إلا بإثبات الناقل القوة القاهرة، أو العيب الذى فى البضائع، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه^(٢). وجميع هذه الأسباب لنفى المسئولية هى تطبيقات السبب الأجنبى التى من شأنها نفي رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة بفعل الناقل والضرر الذى يلحق متلقى خدمة النقل.

ويكون مؤدى ذلك افتراض مسئولية الناقل بمجرد عدم تحقق النتيجة وعدم إمكانية دفعها، أو نفيها، حسب المشرع التجارى، إلا بإقامة الدليل على أن الضرر يجد مصدره فى السبب الأجنبى.

الفرع الثانى

حالات مسئولية الناقل

يسأل ناقل البضائع عن هلاك البضائع أو تلفها من جانب وعن التأخير فى توصيلها من جانب آخر.

(١) المادة ٢٢٢ من القانون التجارى .

(٢) المادة ٢٤٤ فقرة ١ من القانون التجارى .

أولاً : المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع :

يسأل الناقل عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك البضائع أو تلفها من وقت تسلمه الأشياء محل النقل^(١) .

ويقصد بالهلاك في مجال نقل الأشياء تخلف تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها في مكان الوصول . وقد يكون الهلاك كلياً بتخلف أدنى تسليم للبضائع في مكان الوصول^(٢) ، إما لزوال الكيان المادى للأشياء ، أو لسرقتها ، أو لتسليمها لغير صاحب الحق في تسلمها ، سواء في مكان الوصول أو في أى مكان آخر^(٣) . ويكون الهلاك جزئياً إذا كان لم يلحق إلا جزءاً فقط من البضائع ، مع مراعاة في شأن نقل البضائع بما جرى عليه العرف من للتسامح عن عجز الطريق^(٤) . وعجز الطريق هو القدر الذي يزول من البضائع في الظروف الطبيعية للنقل كتطاير بعض الحبوب المنقولة صباً أو تسرب بعض السوائل المنقولة عند الشحن أو التفريغ .

أما التلف فيقصد به العوار الذي يلحق الأمتعة أو البضائع أثناء النقل . وقد يأخذ شكل تهتك الأشياء الجامدة ، أو تعطل مفعولها بسبب النقل ، أو تعفن المواد المنقولة ، وغيرها من صور العوار الأخرى^(٥) .

ويحدد المشرع التجارى فترة النقل بأنها تلك الفترة التى تكون فيها البضائع فى حراسة الناقل من وقت تسلمها^(٦) ، وحتى تسليمها للمرسل إليه أو وكيله أو إلى

(١) المادة ٢٤٠ فقرة ١ من القانون التجارى .

(٢) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 210.

(٣) لذلك يقال أن هلاك البضائع إما أن يكون مادياً ، كاحتراقها أو غرقها مثلاً ، وإما أن يكون حكماً ، كما فى حالة السرقة ، وإما أن يكون قانونياً ، بتسليم البضائع إلى شخص آخر يتمسك فى مواجهة المرسل إليه بقاعدة الحيازة فى المنقول :

RODIERE Droit des Transports terrestres et aériens, Sirey, Paris, 2^e édition 1977, No. 510.

(٤) المادة ٢٤٢ من القانون التجارى . راجع :

RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 234

(٥) محكمة النقض المصرية ، الطعن رقم ١٧٦٦ لسنة ٥٢ ق ، جلسة ١٩/٣/١٩٩٠

(٦) المادة ٢٤٠ فقرة ١ من القانون التجارى .

الأمين الذي يعينه القاضى لاستيداع الشيء، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه^(١).

ويتضح من ذلك أن الناقل لا يسأل إلا عن الأضرار الناشئة حال وجود البضائع فى حراسته. ومع ذلك قد يتأخر نشوء الضرر إلى ما بعد تسليم البضائع سواء أكان التسليم فعلياً أو حكماً بالإيداع لدى أمين. فإذا كان الضرر راجعاً إلى غش أو خطأ جسيم صدر عن الناقل أو أحد تابعيه، فإن الناقل يبقى مسئولاً عن تعويض الضرر.

وفى مواد النقل يقصد بالغش كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر، بينما يقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه برعونة مقرونة بادراك لما قد نجم عنها من ضرر^(٢).

ويراعى أن مفهوم الغش فى مواد النقل لا يختلف عن مفهومه فى القواعد العامة وفيها يعنى تعدد إحداث الضرر.

أما الخطأ الجسيم فى مواد النقل فيختلف مفهومه عن مقصود القواعد العامة للخطأ الجسيم وفيها يعنى المجانبية الجسيمة للسلوك الواجب إتباعه. ويقترب الخطأ الجسيم بعنصر الإدراك الواجب توافره فيه بأن ضرراً قد ينجم من فكرة الخطأ الإرادى *willful misconduct* فى القانون الأنجلو أمريكى. وكان حرياً بالمشرع التجارى أن يطلق عليه اصطلاحاً آخر غير الخطأ الجسيم تمييزاً له عن مفهوم هذا الخطأ فى القواعد العامة^(٣).

ثانياً: المسئولية عن التأخير؛

يسأل الناقل عن الضرر الذى يترتب على التأخير فى تسليم البضائع^(٤).

(١) المادة ٢٤١ من القانون التجارى .

(٢) المادة ٢١٦ من اللتين للتجارى .

(٣) وتجدر الإشارة فى هذا السدد إلى أن قضاء النقض الفرنسى يطلق على الخطأ الإرادى فى مجال النقل الخطأ غير المغتفر *Faute inexcusable cassation commerciale*, 28 Novembre 2000, Bulletin civil de la cour de cassation, 2000, IV, n°188.

(٤) المادة ٢٤٠ فقرة ١ من اللتين التجارى .

فيغض النظر عن ثمة هلاك أو تلف يلحق البضائع ، يسأل الناقل عن التأخير بشرط إقامة الدليل على الضرر الذي يترتب على التأخير في الوصول.

فخلافًا للهلاك أو التلف الذي يتضمن في طيه الضرر الذي يلحق المرسل، والمتمثل في فوات قيمة الأشياء أو الانتفاص منها، لا يتضمن التأخير في ذاته وجه الضرر الذي يلحق بمتلقى خدمة النقل. ويعبارة أخرى قد لا ينتج عن التأخير ثمة ضرر، فلا تثور مسئولية الناقل. أما إذا ترتب على التأخير إضرارًا بمتلقى خدمة النقل، يصبح الناقل مسئولاً عن تعويض هذا الضرر^(١).

وعند نقل البضائع وعدم وصولها في الميعاد، لا يمكن القطع في المراحل الأولى بين ما إذا كان عدم التسليم في الميعاد بسبب هلاك البضائع أم بسبب مجرد تأخير في الوصول أو التسليم، لذلك نص التقنين التجارى على أن البضائع التي لا يسلمها الناقل للمرسل إليه أو يخطره بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، تعتبر البضائع في حكم الهالكة. وفي حالة عدم تعيين ميعاد للتسليم، تحسب المدة المذكورة من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادى في النقل إذا وجد في نفس الظروف^(٢).

ويتضح من ذلك أن للمضرور رفع دعوى المسئولية عن الهلاك الكلى للبضائع إذا مضى ثلاثون يوماً على التاريخ الواجب التسليم فيه وهو يتحدد إما بالاتفاق وإما بمعيار موضوعى هو المعيار الذى يستغرقه الناقل العادى في النقل إذا وجد في نفس الظروف^(٣).

ويؤكد ذلك أن الناقل يسأل عن التأخير في جميع الأحوال، أى سواء تم تعيين ميعاد وصول البضائع اتفاقاً أو لم يتفق على ميعاد للوصول .

(١) انظر في هذا المعنى : ادوارد عيد: المرجع السابق، بند ١٢٢ .

(٢) المادة ٢٤٢ فقرة ٢ من التقنين التجارى .

(٣) وتجدر الإشارة إلى أن تعيين ميعاد التسليم طبقاً لمعيار الناقل العادى في الظروف المماثلة لا يجعل التزام الناقل بالتسليم في هذا الميعاد التزاماً ببذل عناية، فلا يزال التزامه بتحقيق نتيجة، وما إنجاز الناقل العادى للنقل في الظروف المماثلة سوى معيار يتحدد به ميعاد التسليم.

فالدائن يسأل عن التأخير إذا وصلت البضائع بعد الميعاد المتفق عليه للوصول. وقد يكون الاتفاق صريحاً أو مستفاداً ضمناً من جداول الرحلات المنتظمة لمركبة النقل. كذلك يسأل الدائن عن التأخير إذا تجاوز الميعاد الذي يستغرقه الدائن العادي في الظروف المماثلة، وذلك في الفرض الذي لم يتفق فيه على ميعاد وصول البضائع^(١).

وتشير أخيراً إلى أنه لا يجوز الجمع بين طلب التعويض عن هلاك أو تلف البضائع وبين طلب التعويض عن التأخير. وأساس ذلك أن الأضرار التي تلحق متلقى خدمة النقل إنما تشمل أثر التأخير في إحداثها.

أما إذا كان الضرر الذي يلحق بمتلقى خدمة النقل من هلاك أو تلف البضائع يستقل عن الضرر الذي يلحق به من جراء التأخير في وصول البضائع، فلا مانع من الجمع بين طلبات التعويض عن كل ضرر على حدة، وذلك بمراعاة أمرين، الأول أنه لا يقضى بالتعويض عن التأخير في حالة الهلاك الجزئي (إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم يهلك، والثاني أنه لا يجوز في جميع الأحوال أن يزيد التعويض الذي يقضى به على ما يستحق في حالة هلاك البضائع هلاكاً كلياً^(٢)).

-
- (١) وجدير بالإشارة في هذا الصدد إلى وجوب العمل بحكم المادة ٢١٥ من القانون التجاري التي تقضي بعدم مسئولية الدائن عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين به بسبب الاضطراب إلى تقديم المساعدة لأي مريض أو مصاب أو في خطر. ومقصود المشرع التجاري من ذلك إلزام قادة رسائل النقل بتقديم المساعدة للمرضى أو المصابين أو لأي شخص يكون عرضة للخطر أثناء الطريق. ففي مجال النقل البري بالسيارات، على قائد أي مركبة وقع منه حادث نشأت عنه إصابات للأشخاص أن يهتم بأمر المصابين وإبلاغ أقرب رجل مرور أو شرطة أو إسعاف بالحادث فور وقوعه، وعليه عند الضرورة نقل المصاب إلى أقرب مكان لإسعاقه (المادة ٦٧ من قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣). وفي مجال النقل النهري، يلتزم قادة المراكب بتقديم النجدة الممكنة لأي شخص أو مركب في المياه الدلخية إذا طلب منه ذلك (المادة ١٦ من قانون الملاحة في المياه الدلخية رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦).
- (٢) المادة ٢٤٨ من اللتين التجاري.

المطلب الثاني

أحكام مسؤولية الناقل

في ضوء الأحكام الواردة بقانون التجارة نعرض أولاً لاستبعاد مسؤولية الناقل، ثم للأحكام الخاصة بالتعويض عن الأضرار، وأخيراً لانقضاء دعوى مسؤولية الناقل .

الضرع الأول

استبعاد مسؤولية الناقل

يهدف التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقى خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم، وبين مصالح الناقلين في تمكينهم من تحديد مسؤوليتهم للاستثمارات في مجال النقل، وحتى لا تؤدي قيم التعويضات المطلقة التي يحكم بها على الناقلين إثر حوادث الملاحة إلى إعاقة الاستمرار في مباشرة نشاط النقل التجاري أو إعاقة تطوره وانتشاره .

وللاعتبارات المقدمة انعكاسها على الأحكام الخاصة باستبعاد مسؤولية الناقل. فمن جهة يبطل التقنين التجاري شروط الإعفاء من المسؤولية بينما يجيز شروط التخفيف منها، ومن جهة أخرى يعين التقنين التجاري طرق دفع مسؤولية الناقل.

أولاً : بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية :

طبقاً للتقنين التجاري يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع كلياً أو جزئياً أو تلفها^(١).

ويتضح من ذلك أنه لا يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية. ويمتد بطلان الإعفاء إلى بعض حالات مسؤولية الناقل، هي هلاك أو تلف البضائع،

(١) المادة ٢٤٥ فقرة (١) من التقنين التجاري .

لكنه لا يمتد إلى التأخير الذي يجوز اشتراط إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عنه^(١).

ويشترط لصحة الإعفاء من المسؤولية عن التأخير أن يكون شرط الإعفاء مكتوباً في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعى الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن. كذلك يراعى أنه لا يجوز للناقل التمسك بالإعفاء من المسؤولية إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه^(٢).

وإذا تضمن عقد النقل شروطاً من شأنها إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع وتلقاها فإن هذه الشروط، دون العقد، هي التي تقع باطللة. ويترتب على بطلان الشروط خضوع العقد للأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الواردة بالتقنين التجارى.

ويراعى أن شروط العقد بالإعفاء من المسؤولية قد تكون مباشرة كأن يتفق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التلف مثلاً، وقد تكون شروطاً غير مباشرة كالاتفاق على نقل عبء الإثبات على عاتق المرسل، وبالتالي نزوله عن قريضة المسؤولية التي تثقل كاهل الناقل، أو الاتفاق على تقصير مدد تقادم دعاوى مسؤولية الناقل^(٣).

ومع ذلك لم يذكر المشرع التجارى سوى وجوب اعتبار أنه فى حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكل شرط ينزل بموجبه المرسل أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه فى التأمين ضد أخطار النقل. فمثل هذين الشرطين يؤيدان فى واقع الأمر إلى عدم تحمل الناقل لتبعة المسؤولية الملقاة على عاتقه.

(١) المادة ٢٤٦ فقرة (١) بددب من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٤٦ الفقرتان (٢)، (٣) من التقنين التجارى.

(٣) ومن هذه الشروط أيضاً شرط إخطار الناقل بضياع البضائع أو عدم تسليمها فى موعده يتحدد خلافاً لحكم القانون :

فتمتلى التزم متلقى خدمة النقل بدفع كل أو بعض أقساط التأمين ضد مسؤولية الناقل، يسترد الناقل التعويض الذى دفعه للمضرور من المؤمن أو يكون الأخير ملتزماً بدفعه مباشرة إلى المضرور، دون أدنى تحمل من قبل الناقل لنفقات التأمين.

وإذا تنازل المرسل إليه عن حقوقه فى التأمين إلى الناقل، يتحمل المؤمن وحده التعويض المقرر للمضرور مع حرمانه من الرجوع على الناقل المسئول الذى أصبح صاحب الحق فى التأمين .

فإذا أخذنا فى الاعتبار مدى المخاطر التى تعيط بقبض التعويضات من المؤمنين، نظراً لاتساع التزامات المسئأمين، يتبين لنا كيف يمكن لمثل هذه الشروط أن تقضى ليس فقط إلى عدم تحمل الناقل لتبعة المسؤولية وإنما أيضاً إلى صعوبة حصول المضرور على التعويض من المؤمن .

وتجدر الإشارة إلى أن شروط الإعفاء من المسؤولية قد يتفق عليها ابتداء، أى عند إبرام عقد النقل. ولا شك فى بطلان هذه الشروط التى تتقرر قبل وقوع الحادث الذى أقضى إلى الضرر^(١).

ويبقى التساؤل حول حكم شروط الإعفاء من المسؤولية التى تتقرر بعد وقوع الحادث، وبالتالى نشوء الحق فى اقتضاء التعويض من الناقل. ويذهب اتجاه فى الفقه إلى أن الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية إنما يكون صحيحاً لأنه يفيد نزول المضرور عن التعويض بعد ثبوت الحق فيه. لكن المشرع التجارى لم يميز بين الشرط الذى قد يتضمنه عقد النقل ابتداء، وبين الشرط المعدل لأحكام العقد سواء أتى التعديل قبل وقوع الحادث أو بعده. لكن كان يجوز للمضرور إبراء الناقل من التزامه بالتعويض، سواء بصفة كلية أو بصفة جزئية، إلا أن الإبراء يتميز، كتصرف قانونى يصدر بالإرادة المنفردة، عن الاتفاق على شروط من شأنها إعفاء الناقل من المسؤولية. ويضاف إلى ذلك أن اشتراط الناقل بعد وقوع الحادث إلزام متلقى خدمة النقل بأداء كل أو بعض نفقات التأمين، أو اشتراطه نزول متلقى خدمة النقل عن حقوقه فى التأمين ضد أخطار النقل، وذلك مقابل التزام الناقل بأداء التعويض إلى المضرور، سوف يقضى لا محالة إلى بطلان مثل هذه الشروط .

(١) محمد فريد التريتي، المرجع السابق، ص ١٧٢ .

خلاصة القول إذن هو بطلان كل اتفاق يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، سواء تقرر قبل وقوع الحادث أو بعده. ومن شأن ذلك حماية متلقى خدمة النقل من مخاطر تفاوت المراكز الاقتصادية أو الواقعية بينه وبين الناقل. أما إبراء المضرور للناقل بمنأى عن أية مساومة بينهما، فيكون صحيحاً ومنتجاً لآثاره.

ثانياً: طرق دفع مسئولية الناقل :

ينص المشرع التجاري على أنه لا يجوز للناقل نفى مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه^(١). وقد ذكرنا من قبل أن الحالات التي يجب على الناقل إثباتها لنفى مسؤوليته هي تطبيقات للسبب الأجنبي في مجال النقل بوجهه^(٢).

إلا أن المشرع التجاري أجاز لمتلقى خدمة النقل رد ادعاء الناقل بأن الضرر يجد مصدره في أحد تطبيقات السبب الأجنبي. لذلك نبدأ بالعرض لتطبيقات السبب الأجنبي كموجب لدفع مسؤولية الناقل، ثم نعرض لالتزام الناقل بإثبات إحدى حالات دفع المسؤولية. ونشير أخيراً إلى الآثار المترتبة على نفى المضرور لإثبات السبب الأجنبي من قبل الناقل.

(١) تطبيقات السبب الأجنبي الموجب لدفع المسؤولية :

التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وبالتالي تكون مسؤوليته مفترضة بمجرد عدم تحقق النتيجة. ولا يجوز للناقل دفع هذه المسؤولية إلا عن طريق نفى رابطة السببية بين تنفيذه للنقل وبين الضرر الذي لحق بمتلقى خدمة النقل^(٣).

ولا يتأتى للناقل نفى رابطة السببية إلا عن طريق إثبات أن عدم تحقق النتيجة إنما يرجع إلى سبب أجنبي، أي السبب الذي لا يكون للناقل أدنى دور في حدوثه^(٤).

(١) المادة ٢٤٤ فقرة (١) من التكتلين التجاري.

(٢) راجع ص ٤٩ من هذا المؤلف.

(٣) ESCARRA et RAULT, op. cit., No 895.

(٤) عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول: مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، بند ٥٨٥ وما يليه.

وتطبيقات السبب الأجنبي التي واجهها التقنين التجارى هي القوة القاهرة والعيب الذاتى فى الأشياء المنقولة، وخطأ المضرور.

(١) القوة القاهرة :

القوة القاهرة هي حادث لا يمكن توقعه ودفعه وليس للناقل يد فى حدوثه^(١). ومن أمثلة القوة القاهرة الحوادث الطبيعية المفاجئة ، كالألزال الواقع أثناء الرحلة، أو الصواعق الطبيعية التى تصيب مركبة النقل أثناء. أما الظروف المناخية فالأصل بشأنها أنه مع توافر إمكانية الحصول على تقارير الأرصاد الجوية ألا تعتبر من قبيل القوة القاهرة^(٢).

لكن إذا بلغت الظروف المناخية حداً استثنائياً لم يكن متوقعاً، تصبح حينئذ من حالات القوة القاهرة^(٣).

ويعد كذلك من قبيل القوة القاهرة اندلاع حرب، أو اضطرابات أمنية، أو اضطراب لم يتوقعه الناقل، أو نشوب حريق، شريطة أن تتوافر فى هذه الحوادث خصائص القوة القاهرة^(٤).

وتجدر الإشارة إلى أن خطأ الغير لا يعد سبباً موجباً لدفع مسئولية الناقل، ما لم تتوافر فى هذا الخطأ بالنسبة إلى الناقل خصائص القوة القاهرة^(٥). والمقصود بذلك أنه لم يكن فى مقدور الناقل توقع خطأ الغير وتفاديه^(٦).

(١) أحمد أبو شلب: نظرية الالتزام، مطبعة القاهرة، ١٩٤٥، بد ٣٥٥.

(٢) Cour d'appel de Paris, 21 mai 1985, Bulletin des Transports, 1985. 346

(٣) Cassation Commerciale, 6 février 1973, JCP, 1973, 11 1950, note RODIERE. Cassation Commerciale, 19 avril 1982, Bulletin des Transports, 1982. 381.

(٤) Cassation Civile, I^{re} Chambren, 18 mai 1989, Bulletin civil de la cour de cassation, 1989, I, 205. Cassation Commerciale, 12 mai 1992, Dalloz, 1992, Informations Rapides 190.

Cour d'appel de Grenoble, 14 avril 1958. précité. (٥)

ESCARRA et RAULT, op. cit., No 905. (٦)

ومن تطبيقات خطأ الغير حادث التصادم الذي تتعرض له مركبة النقل نتيجة خطأ قائد مركبة أخرى، أو سرقة البضائع حال حراسة الناقل لها. فالأول يغلب عليه طابع القوة القاهرة ما لم يثبت أنه كان في مقدور قائد مركبة النقل تفادي وقوع الحادث. أما السرقة فلا تتوافر فيها خصائص القوة القاهرة لما تفترضه من إهمال الناقل أو تابعيه في حراسة البضائع^(١). ومع ذلك إذا فرضت السلطات العامة انتظار مركبة النقل في ثمة مكان وحالت ظروف الواقعة دون إمكانية قيام تابعي الناقل بأعمال الحراسة، ف وقعت السرقة، توفرت حينئذ خصائص القوة القاهرة ولا يسأل الناقل عن سرقة البضائع.

وطبقاً لأحكام العامة للنقل لا يعتبر من القوة القاهرة انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر^(٢).

ويواجه المشرع بالنص للمتقدم للحوادث المفاجئة مثل انفجار محرك مركبة النقل دون خطأ من قائدها أدى إلى إلحاق الضرر بمتلقى خدمة النقل. ولا يعتبر المشرع التجاري الحوادث المفاجئة من حالات القوة القاهرة الموجبة لدفع مسؤولية الناقل، ذلك أن الحادث المفاجئ يتضمن في طيه ثمة إهمال من قبل الناقل، كافتراض إهماله في التأكد من صلاحية مركبة النقل للملاحة في ظروف آمنة، أو إهماله في إعدادها لانجاز النقل أو في إجراء أعمال الصيانة اللازمة لها^(٣).

ومن جانب آخر نص المشرع التجاري على أنه لا يعتبر كذلك من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن للناقل اتخاذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية^(٤).

(١) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 231.

(٢) المادة ٢١٤ فقرة (١) من القانون التجاري.

(٣) ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 900.

(٤) المادة ٢١٤ فقرة (٢) من القانون التجاري.

ويؤكد الحكم المتقدم في مجال النقل التزام الناقل بتعيين أفراد الطاقم من قادة مركبة النقل، ووجوب إجراء الفحص الطبي لهؤلاء بصفة دورية، وإعداد برامج تدريبية لهم لضمان لياقتهم الصحية والمهنية، ومراعاة الأحكام الخاصة بالساعات التي يجوز تشغيل قادة مركبات النقل خلالها.

وعلى ذلك إذ نتج الحادث عن وفاة القائد أو إصابته بضعف بدني أو عقلي أثناء الرحلة يفترض معه إهمال الناقل في ضمان اللياقة الصحية اللازمة لسلامة الرحلة. وهو افتراض لا يقبل إثبات العكس لما نص عليه المشرع التجاري من عدم اعتبار الحادث قوة قاهرة ولو أثبت الناقل اتخاذ الحيلة لضمان اللياقة البدنية والعقلية لقائدي مركبات النقل^(١).

٢- العيب الذاتي في الأشياء المنقولة :

لا يسأل الناقل عما يصيب البضائع من هلاك أو تلف بسبب عيب فيها أو صفة لم يكن في مقدور الناقل إدراكها^(٢). والمثال على ذلك أن تكون قابلة للكسر ولم يعلن المرسل للناقل هذه الصفة، مما حال دون اتخاذ الناقل التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر^(٣). كذلك إذا كانت البضائع المنقولة قابلة للتلف بسبب ما يعزونها من عيب، وتلفت رغم الظروف الطبيعية للنقل، فإن الناقل لا يسأل عن هذا التلف^(٤).

يفترض في العيب الذاتي في الشيء محل النقل أنه لم يكن في مقدور الناقل إدراكه. أما إذا كان العيب ظاهراً له فقد رأينا من قبل أنه يحق للناقل فحص الأشياء المنقولة والتحقق بشأن حالتها بكل ما ترتب على ذلك من آثار^(٥).

(١) ونشير آخر الأمر إلى أن القوة القاهرة قد تملئ على قائد المركبة إلقاء أشياء منقولة من المركبة ويبقى الناقل مسئولاً عن هلاك هذه الأشياء بالرغم من وجوب مواجهة الأخطار الناجمة عن القوة القاهرة.

(٢) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 233.

(٣) ونذكر بأن الحكم الخاص بنفي المسؤولية بإثبات العيب الذاتي للأمتعة، إنما ينطبق بالأمتعة المسجلة دون الأمتعة الحقيقية.

(٤) Cour d'appel de Paris, 24 Novembre 1960, JCP 1961 II 12222, note RODIERE.

(٥) ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 897.

(٥) راجع ص ٣٤ من هذا المؤلف.

٣- خطأ المضرور،

لا يسأل الناقل عن المضرر الذى يلحق بمتلقى خدمة النقل إذا أثبت أن خطأ المرسل أو المرسل إليه هو الذى أدى إلى نشوء المضرر.

والإثال على ذلك إهمال المرسل فى تغليف أو تعبئة أو حزم البضائع، مما أدى إلى هلاكها أو تلفها^(١). وكذلك تأخر المرسل إليه عن الحضور لتسلم البضائع رغم إخطاره بوصول مركبة النقل، مما أدى إلى تلفها داخل المخازن التى تم إيداع البضائع فيها^(٢).

ويلاحظ أن نص التقنين التجارى إذا كان يشير إلى الخطأ الصادر عن المرسل أو المرسل إليه، إلا أن الخطأ الصادر من أحد تابعى أى منهما يكون موجباً لدفع مسؤولية الناقل^(٣).

(ب) إثبات السبب الأجنبي،

يتعين على الناقل إقامة الدليل على أن السبب الأجنبي هو الذى أدى إلى عدم تحقق النتيجة المرجوة من النقل. وبهذا الإثبات يمكن للناقل دفع مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع، أو عن التأخير^(٤).

وتطبيقاً لذلك يتعين على الناقل إثبات القوة القاهرة، أو أن خطأ المضرور أو العيب الذاتى فى الأشياء المنقولة هو الذى أدى إلى وقوع المضرر.

وبوصف حالات السبب الأجنبي من الوقائع، يكرن للناقل الجوى إقامة الدليل عليها بكافة طرق الإثبات^(٥).

(١) ESCARRA et RAULT, op. cit, No 896.

(٢) وهو ما يفترض إيداع البضائع بالمخازن لحساب المرسل إليه لا لحساب الناقل.

(٣) RODIERE et MERCADAL, op. cit, No 224.

رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(٤) محكمة النقض، الطعن رقم ١٩٠ لسنة ٣٤ق، جلسة ١٩/١٢/١٩٦٨، مجموعة أحكام النقض، ص ١٩، ص ١٥٥١.

(٥) محكمة النقض، الطعن رقم ٣٠٠ لسنة ٣١ق، جلسة ١/٢٧/١٩٦٦، مجموعة أحكام النقض، ص ١٧، ص ١٩٩.

فتمتّى عجز الناقل عن إثبات السبب الأجنبي يظل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بمتلقى خدمة النقل. ومؤدى ذلك أن الناقل يتحمل تبعة السبب المجهول، ذلك أنه مع بقاء السبب الذى أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً لم يعد فى مقدور الناقل إثبات السبب الأجنبي كمصدر للضرر^(١).

والواقع أن تحمل الناقل تبعة السبب المجهول فيه حماية أكيدة لمتلقى خدمة النقل، ذلك أن هذه التبعية تقى المرسل أو المرسل إليه من إهمال الناقل أو تابعيه الذى لا يتأتى لهم الكشف عنه مع بقاء مصدر الضرر مجهولاً. وفى مجال نقل الأشياء، يبقى الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء الذى يعجز عن تبريره، وهو ما يؤدى إلى منع التحايل بالتصرف فى تلك الأشياء ثم الادعاء بهلاكها.

ولإزاء صعوبة إثبات السبب الأجنبي فى بعض الأحوال، أجاز المشرع التجارى فحص الأشياء المنقولة وإثبات إقرار المرسل بعلمه بحالتها التى لا تسمح بنقله دون ضرر ورضائه بالنقل، وذلك فى وثيقة النقل. وفى هذه الحالة لا يكون الناقل بحاجة إلى إثبات السبب الأجنبي لدفع مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع، وإنما يكتفيه إحراز وثيقة النقل المتضمنة إقرار المرسل^(٢).

(١) وقد يندق الأمر بوجه خاص فى حالة التلف الذى يملأى البضائع نظراً لصعوبة تحديد سبب التلف بصفة قاطعة فى بعض الأحوال. ولقد قضت محكمة النقض المصرية بثبوت مسؤولية أمين النقل عن التلف لعجزه عن نفي المسؤولية، وإن خلت تقارير الخبراء من تحديد سبب قاطع للتلف وإحتمال حدوثه لغير الأسباب الواردة بها. وفى النزاع المعروض عليها رفضت المحكمة العليا الدفع بوجود تفسير الشك لمصلحة الناقل حال جهالة سبب التلف، إعمالاً لنص المادة ١٥١ فقرة أولى من القانون المدنى، على أساس أن الناقل ملتزم بإثبات السبب الأجنبي: الطعن رقم ١٣٣ لسنة ٥٤ق، جلسة ١٩٨٩/١١/٢٠، غير منشور. ومع التسليم بصحة النتيجة التى خلصت إليها المحكمة من ثبوت مسؤولية الناقل، إلا أنه ينبغي الإشارة إلى أن نص المادة ١٥١ فقرة أولى المشار إليه إنما يتعلق بتفسير إرادة المتعاقدين بشأن تحديد المضمون الاتفاقى للقد، ولا شأن لهذا النص بثبوت وقائع مسؤولية النقل، لكن التصحيح أنه مع التزام الناقل بإثبات السبب الأجنبي، فإنه يعجز عن هذا الإثبات فى حالة جهالة السبب الذى أدى إلى وقوع الضرر، فيبقى الناقل مسؤولاً عن الضرر محملاً تبعة السبب المجهول.

(٢) راجع ص ٣٤ من هذا المؤلف.

ونشير أخيراً إلى أن قرينة المسؤولية التي تتحملها كاهل الناقل تلزم متلقى خدمة النقل بإثبات أن الضرر نشأ في فترة النقل. وفي مجال نقل الأشياء يكون إثبات تسلم الناقل لها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل كافياً لافتراض نشوء الضرر في فترة النقل. ومن هنا تأتي أهمية تحفظ الناقل على حالة البضائع أو على عدم مطابقتها للبيانات المذكورة في وثيقة النقل، وحصوله على إقرار من المرسل يعلمه بدالة البضائع ورضائه بالنقل مع إثبات أن هذا الإقرار في وثيقة النقل^(١).

(ج) نفي إثبات السبب الأجنبي :

أجاز المشرع للتجاري للمدعى بمسؤولية الناقل أن يقيم الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب إحدى حالات السبب الأجنبي الذي أثبتها الناقل، كما يستطيع إقامة الدليل على أن السبب الأجنبي لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر. وفي هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبته الناقل.

(١) المادة ٢٢٥ فقرة ٣ من التقنين التجاري. ويلاحظ أنه في ظل القانون الفرنسي الذي يغيب فيه نص مقابل للمادة المذكورة في القانون المصري، لا يخفق القضاء الفرنسي حول أثر تحفظ الناقل حول حالة البضائع عند تسلمها من المرسل وقبوله النقل مع ذلك. فاتجاه يرى أن من شأن التحفظ حول حالة البضائع إرساء قرينة بسيطة على تسلم الناقل لها بحالة معيبة، وعلى المدعى بالمسؤولية إقامة الدليل على تسلم الناقل للبضائع بحالة جيدة ومطابقة للأوصاف التي أدلى بها المرسل للناقل :

Cassation Commerciale, 8 novembre 1983, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1983, III, No 303. Cour d'appel de Paris, 28 mai 1989, Bulletin des Transports, 1980. 346.

بينما يذهب اتجاه آخر إلى أن تحفظ الناقل حول حالة البضائع ليس من شأنه نقل عبء الإثبات على عاتق المرسل، ولا يحدو أثر هذه التحفظات محاربة الناقل في تجميع عناصر إثبات الحالة المعيبة التي كانت عليها البضائع عند استلامها من المرسل :

Cour d'appel d'Aix - en - Provence, 27 mai 1988, Revue Trimestrielle de Droit Commercial et de Droit Economique, 1989. p.723, Observations BOULOC

ومن هذا الاتجاه في الفقه الفرنسي :

RODIERR et MERCADAL, op. cit. No 157.

والفرض الذى يواجهه المشرع التجارى هو الآتى: أن يقيم متلقى خدمة النقل الدليل على الضرر وعلى نشوئه فى فترة النقل، فيقدم الناقل الدليل على توفر إحدى حالات السبب الأجنبى الموجبة لدفع مسؤوليته، مثل إقامة الدليل على خطأ المرسل فى تغليف البضائع أو حزمها.

ففى هذا الفرض يستطيع المرسل إقامة الدليل على أن الضرر الذى لحق بالبضائع لا يرجع إلى عيب التغليف أو الحزم، فيدحض بذلك دليل الناقل على نفى رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة بسبب انجاز النقل وبين الهلاك أو التلف الذى لحق بالبضائع. ويترتب على ذلك أن يعود الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف دونما التزام على عاتق المرسل بإثبات السبب الحقيقى للضرر، ويكفيه إذن إثبات أن الضرر لا يرجع إلى عيب التغليف أو الحزم.

مع ذلك يلاحظ أن الواقع العملى يملئ على المرسل إثبات سبب الضرر كخطأ الناقل أو أحد تابعيه، حتى يتمكن من دحض دليل الناقل على نفى رابطة السببية^(١).

ومن جهة أخرى يمكن لمتلقى خدمة النقل إقامة الدليل على أن السبب الأجنبى الذى أثبتته الناقل لم يكن السبب الوحيد الذى أدى إلى نشوء الضرر. فقد يساهم العيب فى الحزم فى تفاقم قدر التلف الذى يلحق بالبضائع نتيجة سقوط جسم صلب عليها. وغالباً ما يتم اللجوء إلى الخبراء الفنيين لتحديد مدى مساهمة الأسباب المتعددة فى إحداث الضرر^(٢).

ويجب على القاضى فى هذه الحالة تحديد نسبة الضرر الذى حدث بفعل السبب الأجنبى الذى أثبتته الناقل وخصمها من مبلغ التعويض المحكوم للمضرور. فالعبرة فى ضوء نصّ التفتين التجارى بنسبة الضرر الناتج عن السبب الأجنبى وليس بمدى مساهمة السبب الأجنبى فى إحداث الضرر.

ESCARRA et RAULT, op. cit, No 907.

(١)

(٢) انظر فى سلطة محاكم الموضوع فى قبول التقارير الفنية لتحديد مدى مساهمة الأسباب المتعددة فى إحداث الضرر:

Cassation commerciale, 25 janvier 1954, Gazette du Palais, 1954, 1, 423.

الفرع الثاني

الأحكام الخاصة بالتعويض

يتضمن قانون التجارة عدة أحكام تتعلق بالتعويض في مجال مسؤولية ناقل البضائع. وهذه الأحكام تخص شروط تحديد المسؤولية، وتقدير قيمة البضائع، وإمكانية الترك، وحكم العثور على البضائع بعد الوفاء بالتعويض عن الهلاك، وأخيراً حكم الالتزام بالتعويض في حالة تعدد الناقلين.

أولاً، تحديد مسؤولية الناقل :

يجوز للناقل أن يشترط تحديد مسؤوليته عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها. وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزداد إليه^(١).

ويتضح من ذلك أن المشرع لا يأخذ بتحديد مسؤولية ناقل البضائع كحكم قانوني، أي أن تحديد المسؤولية لا يتقرر بقوة القانون وإنما لابد من الاتفاق عليه، بل أن القانون يوجب أن يكون شرط التحديد مكتوباً في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان العقد محرراً على نماذج مطبوعة، وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تستدعي الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن^(٢).

ولا يغني تحديد مسؤولية الناقل من وجوب تقدير قيمة البضائع المنقولة. ذلك أن المشرع يأبى الاتفاق على وضع حد للتعويض يكون بخساً على نحو يجعله سائراً لشرط إصفاء من المسؤولية، فاشترط ألا يقل التعويض عن ثلث قيمة البضائع المنقولة في مكان وزمان نقلها^(٣).

(١) المادة ٢٤٦ فقرة (١) بدد (أ) من التقنين التجاري .

(٢) المادة ٢٤٦ فقرة (٢) من التقنين التجاري .

(٣) وتجدر الإشارة إلى أن المشرع لم يفصح عن المقصود بتحديد قيمة البضائع في مكان وزمان نقلها، خلافاً لما جاء عليه حكم المادة ٢٤٧ فقرة (١) من التقنين الذي يقضى بتقدير قيمة الشيء في مكان الوصول وزمانه. ويرى لاختلاف الصياغة بين النصين بأن المقصود بقيمة البضائع -

فإذا تبين للقاضي أن التعويض قدر بما يقل عن ثلث قيمة البضائع، فإن ذلك لا يفضى إلى بطلان شرط تحديد المسؤولية من حيث المبدأ، وإنما يبطل تحديد المسؤولية بأقل من ثلث القيمة. لذلك نص القانون على أن يزداد التعويض في هذه الحالة إلى ثلث قيمة البضائع .

ونشير أخيراً إلى أنه لا يجوز للناقل التمسك بشرط تحديد المسؤولية إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه^(١).

ثانياً : تقدير قيمة البضائع :

الأصل أن تكون قيمة البضائع مقدرة في وثيقة النقل. فالقيمة من البيانات التي يجب أن تشمل عليها وثيقة النقل بوجه خاص .

إلا أنه يمكن إنجاز عملية النقل دون إصدار وثيقة نقل، كما يمكن إغفال ذكر قيمة البضائع في الوثيقة بالرغم من صدورهما. لذلك يدق أمر تقدير قيمة التعويض في هذه الحالة. وينص القانون على أنه إذا أهلك الشئ أو تلف دون أن تكون قيمته مبينة في وثيقة النقل، قدر التعويض على أساس قيمته الحقيقية في مكان الوصول وزمانه، إلا إذا نص القانون أو اتفق على غير ذلك. وفيما عدا حالة الهلاك الكلي يراعى عند تقدير التعويض قيمة النقص المتسامح فيه^(٢).

ويتضح من ذلك أنه يلزم تقدير قيمة البضائع على أساس قيمتها الحقيقية، أي، دون الاعتداد بأي نقص أو عوار فيها. وبعبارة أخرى لا بد من تقدير قيمة البضائع بفرض أنها كاملة وسليمة، ثم يحسب للتعويض في حالة الهلاك الجزئي أو التلف على أساس نسبة الهلاك أو التلف إلى القيمة الحقيقية للبضائع .

- في مكان وزمان نقلها تقدير قيمتها في المكان والزمان الذي شرع فيها الناقل في إنجاز عملية النقل، أي في زمان ومكان اللقيام. والواقع أن هذا التفسير يبدو منطقياً، باعتبار أن القدر الذي يرى المشرع وجوب تغطيته عبر التعويض هو رأس المال المستثمر في الصفقة والذي به قدر ألا يقل تقديره عن ثلث قيمة الشئ. فلأن أن مراد المشرع هو ضمان استرداد رأس المال لم يعد هناك ما يبرر تقدير القيمة عند الوصول أي أخذ الربح المأمول في الاعتبار لتقدير التعويض .

(١) المادة ٢٤٦ فقرة (٢) من النظمين التجارى .

(٢) المادة ٢٤٧ فقرة (١) من النظمين التجارى .

ويوجب القانون تقدير قيمة البضائع في مكان الوصول وزمانه، والحكمة من ذلك الاعتداد بهامش الريح المراد تحقيقه بفرض بيع البضائع الواردة إلى مكان الوصول وفي الوقت الذي تصل فيه البضائع أو كان مقترضاً وصولها فيه. وبما أن التعويض ينبغي فيه أن يكون على قدر الضرر، وأن للضرر يتمثل فيما يلحق من خسارة وما يفوت من ربح، فإن تقدير قيمة البضائع في مكان الوصول وزمانه هو الذي يسمح بتقدير قيمة التعويض بالاتفاق مع أحكام القانون^(١).

وفي حالتي الهلاك الجزئي والتلف يوجب القانون مراعاة قيمة النقص المتسامح فيه عند تقدير التعويض. ولانقص المتسامح فيه هو ما يلحق البضائع عادة بحكم طبيعتها من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل، والذي لا يسأل عنه ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر^(٢).

وغالبا ما يتم الرجوع إلى العرف لتحديد نسبة عجز الطريق بالنسبة لأنواع المختلفة من البضائع. ولا بد من خفض مبلغ التعويض بقيمة النقص المتسامح فيه إلا في حالة الهلاك الكلي للبضائع والذي يكون دالاً دالة قطعية على أن هلاك البضائع لا يعود إلى طبيعتها وظروف نقلها^(٣).

وفي حالة ذكر قيمة البضائع في وثيقة النقل، فإن ذلك لا يعنى قطعية القيمة الواردة بها، إذ يمكن أن يبالغ المرسل في تقدير قيمة بضائعه تحسباً لإمكانية المطالبة بالتعويض في حالة هلاكها أو تلفها. لذلك أجاز القانون للناقل أن ينزع في القيمة المذكورة في وثيقة النقل، وعليه أن يثبت بكافة الطرق القيمة الحقيقية للشيء^(٤).

لكن بشأن الأشياء الثمينة كالنقود والأوراق المالية والمجوهرات والتحف وغيرها، لا يسأل الناقل عن هلاك ما عهد إليه بنقله منها إلا بقدر ما قدر به

RODIERE : note sous cassation Commerciale, 16 février 1954, (١)
Dalloz 1954 jurisprudence 534.

(٢) المادة ٢٤٢ فقرة (١) من القانون التجاري .

RODIERE, Précis, op. cit., No 501. (٣)

(٤) المادة ٢٤٧ فقرة (٢) من القانون التجاري .

المرسل بشأنها وقت تسليمها من بيانات كتابية^(١). ففي هذه الحالة يكون الناقل عالماً بالطابع الثمين للأشياء المنقولة فيستطيع اتخاذ ما يئن له من تدابير للمحافظة عليها وتأمينها، لتتقرر مسؤوليته تبعاً لذلك على ضوء قيمتها الممنوعة للناقل في حالة هلاكها أو تلفها. أما إذا لم يعط المرسل الناقل بيانات كافية عن هذه الأشياء، لا يكون الناقل مسؤولاً عن تعريض هلاكها أو تلفها في ضوء قيمتها الحقيقية^(٢).

وبطبيعة الحال يستثنى المشرع من الحكم المتقدم حالتي الغش والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه، فالغش يفسد كل شيء، ولا يجوز للناقل التمسك بهجهله طبيعة الأشياء المنقولة عند تعمد إحداث الضرر أو ارتكابه فعل أو امتناع برعونة يدرك معها إمكانية وقوع الضرر^(٣).

ثالثاً، ترك البضائع:

يجوز القانون لصاحب الحق في تسليم البضائع تركها للناقل الذي تثبتت مسؤوليته عن تلف البضائع أو التأخير في تسليمها. ويكون الترك في مقابل الحصول على تعويض يقدّر على أساس هلاك الشيء كلياً^(٤).

ولقد أشارنا من قبل إلى أن التعويض المقدّر على أساس الهلاك الكلي للبضائع يمثل أقصى ما يمكن إلزام الناقل بدفعه، وذلك عند تعدد حالات المسؤولية وإمكانية الجمع بينها^(٥). لذلك إذا كان التلف الذي يعترى البضائع يحول دون تحقيق الغرض الذي خصصت له، أو إذا ترتب على التأخير في تسليم البضائع زوال الحاجة إليها، أمكن تركها للناقل مقابل الحصول على التعويض

(١) المادة ٢٤٧ فقرة (٣) من التقنين التجاري.

(٢) Cassation Commerciale, 26 mai 1992, Bulletin Civil de la cour de cassation, 1992, IV, No 211.

(٣) MERCADAL : note sous Cour d'appel de Paris, 7 mai 1999, Dalloz (٣) 2000 Jurisprudence 198.

(٤) المادة ٢٤٩ من التقنين التجاري.

(٥) راجع صفحة ٥٣ من هذا المؤلف.

المشار إليه . ويلزم بطبيعة الحال أن يكون الناقل مسؤولاً عن التلف أو التأخير لإعمال حق الترك ، وإلا لا يكون لاقتضاء التعويض ما يبرره^(١) .

رابعاً : العثور على البضائع بعد الوفاء بالتعويض :

قد تنقطع آثار البضائع ولا يعرف هلاكها من سلامتها . ولقد رأينا من قبل أنه في حالة عدم تسليم البضائع خلال مدة معينة فإن هلاكها يفترض ، وهو ما يسمح لصاحب الحق في تسلمها اقتضاء التعويض عن هلاك البضائع .

ولكن قد يحدث أن تظهر البضائع بعد أن يقوم الناقل بتعويض المضرور ، ويثور التساؤل حول مصير للبضائع ومصير التعويض في هذه الحالة .

وفي ذلك ينص القانون على أنه إذا دفع التعويض بسبب هلاك البضائع ثم وجدت خلال سنة من تاريخ الوفاء ، وجب على الناقل أن يخطر بذلك فوراً من قبض التعويض مع إعلامه بحالة البضائع ودعوته للحضور لمعاينتها في المكان الذي وجدت فيه أو في مكان القيام أو في مكان الوصول حسب اختيار من قبض التعويض^(٢) .

ويتضح من ذلك أن مسؤولية الناقل لا تنقضي بدفع التعويض عن هلاك البضائع للمضرور . فقد ألزمه القانون عند العثور على البضائع بإخطار من قبض التعويض ، ولا يكون الناقل حراً في التصرف في هذه البضائع تأسيساً على قيامه بأداء التعويض^(٣) .

وعلى الناقل انتظار تعليمات من قبض التعويض خمسة عشر يوماً من تاريخ تلقى هذا الأخير للإخطار بالعثور على البضائع . فإذا لم يرسل من قبض التعويض تعليمات ولم يحضر للمعاينة في الميعاد الذي حدده الناقل ، وكذلك إذا حضر من قبض التعويض ورفض استرداد البضائع ، فإنه يجوز حينئذٍ للناقل التصرف فيها^(٤) .

Cassation Commerciale; 13 mars 1984, Bulletin Civil de la cour de (١)
cassation, 1992, IV, No 100.

(٢) المادة ٢٥٢ فقرة (١) من التقنين التجاري .

(٣) محسن شفيق ، ص ١٢٠ .

(٤) المادة ٢٥٠ فقرة (٢) من التقنين التجاري .

ويتضح من ذلك أن من قبض التعويض هو وحده صاحب حق التصرف في البضائع، ذلك أن أداء الناقل للتعويض عن الهلاك الكلي لا يؤدي إلى نقل ملكية البضائع إليه، فلم يعمل صاحب الحق في تسلم البضائع أى حق في ترك البضائع، لكنه اضطر إلى قبول التعويض لعدم وصول البضائع. أما وقد وصلت البضائع يسترد من قبض التعويض حقه في تسلم البضائع، إن شاء تسلمها كان له ذلك وإن شاء عدم تسلمها فحينئذ فقط يعتبر وقد أعمل حق الترك، فننتقل ملكية البضائع إلى الناقل التي يجوز له التصرف فيها.

أما إذا اختار من قبض التعويض استرداد البضائع، فعليه عندئذ رد التعويض الذى قبضه، ذلك أنه قبضه على أساس الهلاك الكلي للبضائع والفرض هنا أن البضائع لم تهلك.

ومع ذلك هناك مصروفات تنشأ عن إعمال حق الاسترداد، كمصروفات المعالجة ومصروفات تسلم البضائع. ويضاف إلى ذلك أنه إذا كانت مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع قد رفعت بوجوده، إلا أن مسؤوليته عن التأخير في تسليمها قد ثبت في حقه، لذلك ينص القانون على أنه إذا طلب من قبل التعويض استرداد البضائع، وجب أن يرد التعويض الذى قبضه بعد خصم المصاريف وما يقابل الضرر الذى حدث بسبب التأخير في تسليم البضائع^(١).

خامساً: الوفاء بالتعويض في حالة تعدد الناقلين :

تثير حالة تعدد الناقلين إشكالية توزيع المسؤولية بينهم. ذلك أن المرسل لم يقر بالتعاقد مع كل ناقل على حدة ليتولى إنجاز مرحلة محددة من النقل، لكنه تعاقد مع الناقل الأول على أن يتولى كل ناقل إبرام عقد النقل اللازم لإنجاز المرحلة التالية من النقل. فإذا تبين له أو للمرسل إليه وصول البضائع وبها نقص أو تلف أو أن الناقل الأخير قد تأخر في تسليمها، كيف يتسنى له تحديد المرحلة من النقل التي نشأ فيها الضرر لإناناً بإثارة مسؤولية الناقل الذى تولى هذه المرحلة من النقل؟

لقد أتى قانون التجارة الجديد بحكم فريد في هذا الصدد، غافلاً اجتهد

(١) المادة ٢٥٠ فقرة (٣) من القانون للتجارة.

القضاء فى المسألة^(١) . ومفاد حكم القانون أنه إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده . ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك^(٢) .

ويترتب على اعتبار الناقلين المتتابعين متضامنين قبل المرسل أو المرسل إليه أنه يمكن للمضرور إقامة دعوى المسؤولية عليهم جميعاً ، أو اختيار أى منهم لإقامة الدعوى عليه ، ويمكن معه افتراض أن أىاً من المرسل أو المرسل إليه سوف يرجع على الناقل الذى تعامل معه ، فيرجع المرسل على الناقل الأول بينما يكون رجوع المرسل إليه على الناقل الأخير^(٣) .

ولكن إذا دفع أحد الناقلين التعويض أو طوّل به رسمياً فإنه يكون له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجره النقل ، على أن توزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها . ويعفى من الاشتراك فى تحمل المسؤولية الناقل الذى يثبت أن الضرر لم يقع فى الجزء الخاص به من النقل^(٤) .

الضرع الثالث

انقضاء دعوى مسؤولية الناقل

تخضع دعوى مسؤولية الناقل للقواعد العامة فى التقاضى ، ونشير إلى أنه يجوز فى المواد التجارية بوجه عام الاتفاق على التحكيم قبل قيام النزاع أو بعد قيامه مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى القوانين الخاصة^(٥) .

(١) لقد كان القضاء يميز بين مسؤولية الناقل الأول ومسؤولية الناقلين التالين له . فالناقل الأول يكون مسؤولاً من جميع مراحل النقل إن هو تعهد للمرسل السهر على إنجاز المراحل الأخرى للنقل ، فيكون فى حكم الركبى بالمعمولة للنقل بالنسبة إلى المراحل التالية لتلك التى يتولاها بوسائله الخاصة . أما الناقلون التالون له ، بمن فهم الناقل الأخير ، فلا يسألون إلا عن تعريض الضرر الذى ينشأ فى المرحلة التى يتولاها الناقل .

لمزيد من التفاصيل راجع : على البارودى ، ف-١٦٢ .

(٢) المادة ٢٥٢ فقرة (١) من التقنين التجارى .

(٣) Cassation Commerciale, 8 Juin 1999, Bulletin Civil de la cour de cassation, 1999, IV, N° 125.

(٤) المادة ٢٥٢ فقرة (٢) من التقنين التجارى .

(٥) المادة ٧١ من القانون للتجارى .

ولذلك ليس هناك ما يمنع الاتفاق في عقد النقل على إحالة دعوى مسؤولية الناقل إلى التحكيم، وإن خلا العقد من هذا الاتفاق يجوز للأطراف بعد قيام النزاع الاتفاق على عرضه على التحكيم، وتخضع إجراءات التحكيم لأحكام القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ في شأن التحكيم في المواد المدنية والتجارية^(١).

إلا أن التقنين التجاري الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ تضمن بعض الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل، تحدد الحالات التي لا يجوز فيها سماع الدعوى من جهة وتلك التي تقتضي فيها الدعوى مرور الزمن ضمن تنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء من جهة أخرى.

لذلك نعرض أولاً للدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل، ثم نعرض بعد ذلك لتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل.

وقبل تناول هاتين المسألتين نشير إلى وجوب العمل بأحكامهما سواء تم عرض النزاع على القضاء الوطنى أو على التحكيم، مادام القانون المصرى هو القانون الواجب التطبيق على النزاع.

أولاً: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل :

يجوز للناقل الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية إذا تسلم المرسل أو المرسل إليه البضائع دون تحفظ على التلف أو الهلاك الجزئى للبضائع ما لم يثبت المرسل إليه حالة الشئ ويقم الدعوى على الناقل خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم^(٢). ومبنى السقوط فى هذه الحالة هو إهمال المرسل أو المرسل إليه فى فحص البضائع عند تسلمها من الناقل فى مكان الوصول وإهماله الحفاظ بشأن ما لحق بها من هلاك أو تلف عند تسلمها.

ويتضح من ذلك أن المقصود بالهلاك هو الهلاك الجزئى الذى يفترض فيه ثمة تسليم للبضائع للمرسل إليه خلافاً للهلاك الكلى الذى يتخلف عنده أدنى تسليم.

(١) الجريدة الرسمية، العدد ١٦ (تابع)، ٢١/٤/١٩٩٤ ص ٣ - ١٩.

(٢) المادة ٢٥١ فقرة (١) من التقنين التجارى .

ويستطيع المرسل أو المرسل إليه تفادي سقوط الحق في الرجوع على الناقل
باتخاذ الآتي :

١- إثبات حالة البضائع .

٢- إقامة الدعوى خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم .

وبالتالي نستطيع حصر نطاق الدفع بعدم قبول دعوى مسئولية الناقل في
صنوء الفروض التالية :

(أ) إذا تحفظ المرسل أو المرسل إليه حول الهلاك الجزئي أو التلف عند تسليم
البضائع من الناقل فلا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى .

(ب) إذا لم يتحفظ المرسل أو المرسل إليه حول حالة الأشياء عند تسليمها،
وعجز عن إثبات حالتها بعد ذلك، يجوز للناقل الدفع بعدم قبول الدعوى بغض
النظر عن ميعاد رفعها .

(ج) إذا لم يتحفظ المرسل أو المرسل إليه عند التسليم، لكنه أثبت حالة
الأشياء بعد ذلك ورفع دعوى المسئولية خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم،
امتنع على الناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى .

(د) إذا لم يتحفظ المرسل أو المرسل إليه عند التسليم، وأثبت حالة الأشياء بعد
ذلك، لكنه أقام الدعوى بعد انقضاء ميعاد التسعين يوماً على تسليم الأشياء
المنقولة، جاز للناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى .

وبالإضافة إلى ما تقدم يجب مراعاة الأحكام التي أتى بها المشرع التجاري
بشأن التمسك بعدم قبول الدعوى .

وتطبيقاً لهذه الأحكام لا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى في حالتين:

الأولى : إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم يصدر من
الناقل أو من تابعيه. وقد أشرنا من قبل إلى تحديد مقصود الغش والخطأ الجسيم
في مواد النقل.

(١) المادة ٢٥١ الفقرتان ٢ و ٣ من التقنين التجاري .

الثانية: إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئى أو التلف . ففى هذه الحالة يعذر متسلم الشئ محل النقل عن عدم تحفظه بشأن حالته، إذ استحال عليه الكشف عما لحق به من هلاك جزئى أو تلف بسبب تعمد الناقل أو تابعيه إخفائه . ولا مجال كذلك لتحمل المدعى بالمسئولية تبعة عجزه عن إثبات أن الهلاك الجزئى أو التلف كان متحققاً وقت أن تسلم الأشياء من الناقل أو من تابعيه . يضاف إلى ذلك أن المدعى بالمسئولية لم يعد مقيداً برفع دعوى المسئولية خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم، نظراً لإمكانية تأخر اكتشاف الهلاك الجزئى أو التلف واستغراق جميع عناصر إثبات حالة البضائع قدراً من الزمن .

ويشير المشرع التجارى إلى أنه فى غير الحالتين السابقتين، إذا أراد المدعى بالمسئولية إثبات حالة الأشياء تمهيداً لرفع الدعوى خلال التسعين يوماً، وجب أن يكون الإثبات بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضى بأمر على عريضة . ويتضح من ذلك أن المرسل أو المرسل إليه ليس حرّاً فى إثبات حالة البضائع بكافة الطرق، وإنما يعين عليه إثبات حالة البضائع إما بموجب محضر إثبات حالة على يد أحد رجال الإدارة وإما بموجب تقرير خبير يعينه القاضى المختص بأمر على عريضة .

ثانياً : تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل :

من القواسم المشتركة بين النظم القانونية المقارنة ميلها جميعاً إلى إرساء مدد تقادم قصيرة لدعوى مسئولية الناقل بوجه عام . فلا يقتصر الأمر على نوع من النقل دون الآخر، وأن تفاوتت مدد التقادم القصيرة بين نوع وآخر من النقل . ومرد ذلك أن ثبوت مسئولية الناقل تقتضى إقامة الدليل على عناصر هذه المسئولية، وهى جميعها بمثابة وقائع، يخشى مع مرور زمن طويل نسبياً ضياع عناصر إثباتها، فضلاً عما يترتب على ذلك من عدم استقرار للمراكز القانونية الناشئة عن عقد النقل فترة طويلة من الزمن^(١) .

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق ١٩٩٩، بد ٤٩٣ . ويراعى أن الحكم الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقود النقل خرجاً على حكم المادة ٦٨ من القانونين للتجارى التى تقضى بتقادم =

ولئن كانت مدد التقادم القصيرة تتعلق بصفة خاصة بدعوى مسؤولية الناقل، إلا أنه ليس هناك ما يمنع من مد المشرع للتقادم القصير إلى سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل. وهو ما أخذ به المشرع التجارى المصرى، ليس فقط بشأن نقل الأشياء، وإنما أيضاً بشأن أنواع النقل الأخرى^(١).

وفى تنظيمه للتقادم القصير فى مجال نقل الأشياء، يشترط المشرع توفر بعض الشروط للمسك به، ثم أنه يميز بين الحالات المختلفة للدعاوى الناشئة عن العقد من حيث مدد التقادم ويده سريانها.

لذلك نبداً باستعراض شروط التقادم القصير، ثم نعرض لحالاته المختلفة.

(١) شروط التقادم القصير،

يمكن القول فى ضوء أحكام التقنين التجارى بوجوب توافر شرطين للعمل بأحكام التقادم القصير: أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل من جهة، ومن جهة أخرى أن يكون الطرف الذى يتمسك بالتقادم القصير حسن النية.

(١) نشوء الدعوى عن عقد النقل،

تعرض المشرع التجارى لحكم تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل بنصه على تقادمها بمعنى سنة^(٢).

ويتضح من ذلك أن المشرع التجارى يشترط للعمل بأحكام التقادم القصير أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل سواء تعلق الأمر بدعوى مسؤولية الناقل أو بأى دعوى أخرى تنشأ عن العقد.

= الدعاوى الناشئة عن التزامات التجار قبل بعضهم البعض والمنطقة بمعاملاتهم التجارية بمعنى سبع سنوات من تاريخ حلول ميعاد الوفاء بالالتزام، إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك.

أما الأحكام الصادرة فى المنازعات الناشئة عن عقد النقل فتحضن لحكم المادة ٦٨ سالفة الذكر، وهو سقوط الأحكام النهائية الصادرة فى الدعاوى التجارية بمعنى عشر سنوات .

(١) المادة ٢٤٥ من التقنين للتجارى بشأن نقل الأشياء. المادة ٢٧٢ من التقنين التجارى بشأن نقل الأشخاص. المادة ٢٨٣ من التقنين للتجارى بشأن الوكالة بالمحولة للنقل والتى تحيل إلى المادتين

٢٤٥ و ٢٧٢ من التقنين. المادة ٢٩٦ من التقنين بشأن النقل الجوى. وكذلك المادة ٢٤٤ فقرة

(١) من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن النقل البحرى والبضائع، والمادة ٢٦٣

من ذات القانون بشأن النقل البحرى للأشخاص.

(٢) المادة ٢٥٤ فقرة (١) من التقنين للتجارى .

والمقصود بالدعوى الناشئة عن عقد النقل تعلق موضوع النزاع بالإخلال بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد سواء أكانت التزامات على عاتق الناقل أو على عاتق متلقي خدمة النقل^(١).

ويترتب على ذلك أن التمسك بالتقادم القصير يكون قصراً على أطراف عقد النقل: الناقل والمرسل بصفة أساسية، والمرسل إليه فيما يثبت له من حقوق والتزامات تكون ناشئة عن عقد النقل. لذلك إذا تعلق موضوع النزاع بمسؤولية الناقل وجب للتمسك بالتقادم القصير أن يكون أساس الدعوى هو المسؤولية العقدية. وهو ما يؤدي إلى استبعاد حالات المسؤولية المبنية على أساس المسؤولية التقصيرية كرجوع المضرور على الناقل الفعلي، أو رجوع المضرور على أى من تابعي أو وكلاء الناقل سواء أكان ناقلاً متعاقداً أو ناقلاً فعلياً.

ومن جهة أخرى إذا كان الشرط للتمسك بالتقادم القصير هو نشأة الدعوى عن عقد النقل فإن علاقة متلقي خدمة النقل بالوكيل بالعمولة للنقل تخضع لأحكام التقادم القصير، وهو ما أكدته المشرع التجاري بخصه على تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل للأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن نقل الأشياء^(٢). لكن الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل لا تخضع لأحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل^(٣). ولا يستلزم من ذلك سوى حالة تولى الوكيل بالعمولة النقل به مائله الخاصة، إذ في هذه الحالة يعد

(١) ويترتب على ذلك استبعاد الدعاوى المنطوقة بالمازعات في صحة عقد النقل من سريان أحكام التقادم القصير. والمثال على ذلك دعوى بطلان عقد النقل لعدم مشروعية المحل، أو دعوى إبطال العقد للنقص الأهلية أو لحجب الإرادة.

فالتقادم القصير لا يسرى إلا على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل بالتطبيق للأحكام الخاصة به الواردة بالتقنين التجاري. أما للدعاوى المنطوقة بتطبيق القواعد العامة فتسرى في شأن تقادمها أحكام القواعد العامة.

(٢) المادة ٢٨٣ من التقنين التجاري التي تحيل إلى المادة ٢٥٤ بشأن نقل الأشياء.

(٣) والمقصود بذلك رجوع الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل بالمسؤولية عن الأضرار الناشئة من تنفيذ عقد النقل. أما رجوع الوكيل على الناقل فتسرى عليه الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل.

ناقلاً، ففسرى عليه أحكام عقد النقل بما فيها الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عنه.

وأخيراً يلاحظ أن الناقلين المتعاقبين إن وجدوا إنما يأخذون حكم الناقل المتعاقّد، وبالتالي يجوز في علاقتهم بمتلقى خدمة النقل، التمسك بأحكام التقادم القصير^(١).

(٢) حسن نية من يتمسك بالتقادم القصير،

ينص المشرع للتجارى على أنه لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المتصوص عليه في التقنين التجارى من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم^(٢).

ويلاحظ على النص المتقدم أنه مع سريان أحكام التقادم القصير على سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل لم يميز المشرع بين سوء نية الناقل وسوء نية متلقى خدمة النقل فيما يتعلق بالحرمان من التمسك بأحكام التقادم القصير. فمن صدر منه غش أو خطأ جسيم أو من تابعيه أو من وكلائه، لا يجوز له التمسك بأحكام التقادم القصير.

وتتجلى أهمية هذا الشرط عند إثارة مسؤولية الناقل فمتى ثبت ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه أو أحد وكلائه غش أو خطأ جسيم فإنه يحرم من التمسك بأحكام التقادم القصير.

(١) أما رجوع الناقل على للناقلين المتعاقبين، فقد نصت المادة ٢٥٤ فقرة ٢ من التقنين التجارى على تقادم الدعوى بمعنى تسعين يوماً من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبته به رسمياً. ونذكر بأن الحكم المتقدم إنما ينطبق بنقل الأشياء وحده.

(٢) وتجدر الإشارة إلى أن هذا الحكم يختلف في مضمونه عن الحكم الذى كان وارداً بالمادة ١٠٤ من التقنين التجارى القديم لعام ١٨٨٣. فالمادة القديمة كانت تشترط للتمسك بالتقادم القصير انتفاء النش أو الخيانة من جانب الناقل، فلم يكن الأمر يمتد إلى الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل: محكمة النقض: محكمة النقض: الطعن رقم ٤٠٨ لسنة ٢٢ق، جلسة ١٩٥٦/٥/٣١، مجموعة أحكام النقض، بند ٧ ص ٦٤٢.

أما في حالة رجوع الناقل على متلقى خدمة النقل بالمسئولية ، فتتجلى أهمية شرط حسن الدية بوجه خاص فيما يتعلق بمسئولية مرسل البضائع عن الأضرار التي تنجم عن عدم صحة أو عدم كفاية البيانات التي يقدمها للناقل ، أو فيما يتعلق بمسئوليته عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في تغليف البضائع أو في تعبئتها أو في حزمها . فتمتد إثبات غش المرسل أو تابعيه أو وكلائه أو ثبت خطأهم الجسيم ، فإنه لا يجوز للمرسل التمسك بأحكام التقادم القصير .

ويرتّب على عدم جواز التمسك بأحكام التقادم القصير خضوع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل للقواعد العامة ، مع مراعاة الحكم الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن التزامات التجار قبل بعضهم البعض والمتعلقة بمعاملاتهم التجارية فتقادم بمعنى سبع سنوات من تاريخ حلول ميعاد الوفاء بالالتزام^(١) .

(ب) حالات التقادم القصير :

تجدر الإشارة في بادئ الأمر إلى أن تدخل المشرع التجاري بتنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل إنما يقتصر على تحديد مدد التقادم من جهة وعلى تحديد مبدأ سريان هذه المدد من جهة أخرى .

أما فيما عدا هذين الجانبين يخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل للقواعد العامة في التقادم . فهو دفع موضوعي لا يتعلق بالنظام العام ، وبالتالي يجوز إيداء الدفع في أي حال تكون عليها الدعوى ولو لأول مرة أمام محكمة الاستئناف . ولا يجوز إيداءه لأول مرة أمام محكمة النقض فضلاً عن امتناع محكمة الموضوع عن الحكم به من تلقاء نفسها .

ومن جهة أخرى يخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد للأسباب العامة لوقف وانقطاع التقادم .

أما بشأن مدد التقادم ويده سريانها يميز المشرع التجاري بين تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل وتقادم دعوى الناقل في الرجوع على الناقلين المتعاقبين .

(١) المادة ٦٨ من القانون التجاري .

(١) تقادم دعوى النقل :

تتقادم هذه الدعوى بمضى سنة، تبدأ من تاريخ تسليم البضائع للمرسل إليه أو الجمرك أو الأمين الذي يعينه القاضى لاستيداع الشئ^(١). وفى حالة الهلاك الكلى تسرى مدة التقادم من تاريخ انقضاء الميعاد الذى كان ليسلم فيه الناقل العادى البضائع إذا وجد فى ظروف مماثلة^(٢).

(٢) تقادم دعوى رجوع الناقل :

رأينا أنه فى حالة تدخل عدة ناقلين لتنفيذ النقل على التعاقب، يكون هؤلاء متضامدين تجاه المرسل والمرسل إليه. فإذا قام أحدهم بدفع التعويض أو طوّل به رسمياً يحق له الرجوع على الناقلين الآخرين. وتتقادم دعوى الرجوع بمضى تسعين يوماً من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبة الناقل به رسمياً^(٣).

(١) Cassation Commerciale, 13 mars 1984, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1964, IV, No° 100.

(٢) Cassation Commerciale, 6 juin 1984, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1984, IV, N°190.

(٣) Cassation Commerciale, 26 mai 1988, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1988, IV, N° 73.

الباب الثانى

نقل الأشخاص

تحت عنوان (نقل الأشخاص) يخصص قانون التجارة ١٧ لسنة ١٩٩٩ المواد من ٢٥٥ إلى ٢٧٢ لتنظيم عقد نقل الأشخاص والذي يخضع كذلك للأحكام العامة للنقل الواردة فى ذات القانون .

والى جانب الأحكام العامة المشار إليها سوف نتناول آثار عقد نقل الأشخاص ومسؤولية ناقل الأشخاص .

الفصل الأول

الأحكام العامة لنقل الأشخاص

بالنسبة لنقل الأشخاص نتناول من الأحكام العامة المسألتين الآتيتين: تعريف عقد نقل الأشخاص من جانب، والأحكام الخاصة بإثبات العقد من جانب آخر. أما غيرهما من الأحكام العامة فقد سبق لنا العرض لها بمناسبة دراسة نقل البضائع.

المبحث الأول

تعريف عقد نقل الأشخاص

يمكن تعريف عقد نقل الأشخاص في ضوء التعريف العام لعقود النقل الواردة في قانون التجارة^(١). ففي ضوء هذا التعريف يمكن القول بأن عقد نقل الأشخاص هو العقد الذي بمقتضاه يقوم الناقل بوسائله الخاصة بتغيير مكان شخص إلى مكان معين مقابل أجره.

وأسوة بعقد نقل الأشياء لا يبين القانون كيفية إبرام عقد نقل الأشخاص. إلا أنه طبقاً للقواعد العامة يمكن القول بأن العقد عقد رسالي ينعقد بتبادل الإيجاب والقبول بين الناقل أو من ينوب عنه وبين الراكب ودون وجوب توافق أي شرط آخر، لا من حيث الشكل الذي يتخذه العقد أو من حيث تنفيذ الالتزامات الناشئة عنه^(٢).

إلا أنه يلزم الإشارة إلى أنه في بعض الأحوال يتم إبرام العقد في المكان الذي توجد عنده مركبة النقل. وفي هذه الحالة يعد وقوف مركبة النقل في مكان مخصص لها كرصيف ميناء نهري أو محطة حافلات بمثابة إيجاب صادر من الناقل بينما يمثل صعود الراكب إلى مركبة النقل بمثابة القبول الذي به ينعقد العقد. وفي ذلك يذكر القانون أن صعود الراكب إلى وسيلة النقل يعتبر قبولاً

(١) المادة ٢٠٨ من قانون التجارة .

(٢) سميحة التليوي ، المرجع السابق ، بند ٤٣٦ .

للإيجاب الصادر من الناقل إلا إذا ثبت أن نية الراكب لم تتجه إلى إبرام عقد النقل^(١).

المبحث الثاني

إثبات عقد نقل الأشخاص

طبقاً لقانون التجارة يمكن إثبات جميع عقود النقل بكافة طرق الإثبات^(٢). وبالتالي يجوز إثبات عقد نقل الأشخاص بكافة الطرق بما فيها شهادة الشهود والقرائن^(٣).

وبالرغم من أنه لا يلزم إثبات العقد بالكتابة إلا أن صوراً عديدة لنقل الأشخاص تشهد إصدار مستند يكون دالاً على إبرام العقد، مثل إصدار التذاكر في وسائل النقل العام أو في النقل بواسطة قطارات السكك الحديدية. ويشير إصدار هذه التذاكر إلى نشوء عقد عرفي يملئ إثبات العقد بالكتابة، وعندئذ لا يجوز إثبات العقد إلا بالكتابة أو ما قوم مقامها من إقرار أو يمين.

ويجيز القانون للراكب (النزول) عن بطاقة النقل قبل مباشرته إلا إذا كانت البطاقة باسم الراكب وروعى في إعطائها له اعتبارات شخصية^(٤). والصحيح هو تمكين الراكب من التنازل عن بطاقة النقل لا النزول عنها.

وتجدر الإشارة إلى أنه طبقاً للمادة الخامسة بند (ج) من قانون التجارة يعتبر النقل البري والنقل في المياه الداخلية نشاطاً تجارياً بالنسبة إلى الناقل. وترتيباً على ذلك يعتبر عقد النقل عملاً تجارياً بالنسبة إلى الناقل الذي يحترف نشاط النقل بينما يعد العقد عملاً تجارياً بالنسبة إلى الراكب إذا كان تاجراً وكان يستقل مركبة النقل لأغراض تجارية.

(١) المادة ٢١٠ فقرة (٣) من قانون التجارة.

(٢) المادة ٢١٠ فقرة (١) من القانون.

(٣) مسحة القليوبي، المرجع السابق، بند ٤٣٦.

(٤) المادة ٢٦٠ من قانون التجارة.

الفصل الثانى

آثار عقد نقل الأشخاص

فى ضوء أحكام قانون التجارة يعتبر عقد نقل الأشخاص من العقود الملزمة للجانبين بحيث تترتب التزامات على عاتق كل من الناقل والمسافر .

المبحث الأول

التزامات الناقل

هناك التزامان جوهريان يترتبان على عاتق الناقل: الأول هو تغيير مكان المسافرين وأمتعته وتوصيله إلى مكان الوصول، والثانى هو ضمان سلامة المسافر أثناء الرحلة .

المطلب الأول

التزم الناقل بتغيير مكان المسافر وأمتعته

طبقاً للقانون يلتزم الناقل بنقل المسافر وأمتعته التى تعهد إليه إلى مكان الوصول فى الموعد المتفق عليه أو المذكور فى لوائح النقل أو الذى يقضى به العرف . أما إذا لم يكن ميعاد الوصول معيناً فإنه يجب تنفيذ النقل فى الميعاد الذى يستغرقه الناقل العادى إذا وجد فى نفس الظروف^(١) .

ويمثل تغيير مكان المسافرين من مكان القيام إلى مكان الوصول جوهر النقل . ومع ذلك قد تحول بعض العوارض دون إتمام عملية النقل . فقد تحول القوة القاهرة دون مباشرة النقل أو تقوم ظروف تجعله خطراً على الأرواح . وفى هذه الحالة لا يلزم الناقل بأداء تعويض بسبب عدم تنفيذ النقل ولا يستحق كذلك أجرة النقل . أما إذا حالت القوة القاهرة دون المضى فى تنفيذ النقل بعد البدء فيه فلا يستحق الناقل الأجرة إلا عن الجزء الذى تم من النقل^(٢) .

(١) المادة ٢٦٣ فقرة (١) من قانون التجارة .

(٢) المادة ٢٥٦ من قانون التجارة .

أما إذا تعطل النقل بسبب يرجع إلى الناقل أو تابعيه أو الوسائل التي يستعملها الناقل جاز للراكب اختيار وسيلة نقل أخرى، وفي هذه الحالة يتحمل الناقل مصاريف إيصاله إلى المكان المتفق عليه. وللراكب كذلك اختيار انتظار عودة حركة النقل إلا أنه لا يجوز في هذه الحالة مطالبته بأداء أية أجرة إضافية دون إخلال بحق الراكب في الحصول على تعويض في الحالتين إن كان له مقتضى^(١). ومن جهة أخرى يلاحظ أن الإنسان لن ينتقل لمسافة طويلة نسبياً إلا مصاحباً معه أمتعته. لذلك يمتد التزام الناقل بنقل المسافرين إلى نقل الأمتعة الخاصة به. ويخول القانون للناقل فحص أمتعة الراكب قبل مباشرة النقل أو أثناء الطريق. ويكون هذا الفحص في حضور الراكب أن أمكن من أجل التحقق من مطابقة الأمتعة لشروط النقل^(٢).

والأصل أن يتحدد مكان الوصول في اتفاق الطرفين على النقل. ويكون ذلك على وجه الخصوص متى كان العقد يبرم قبل تنفيذ النقل أو متى كان لازماً على المسافر أن يحجز مكاناً له على مركبة النقل. ولكن يجوز للمسافر في بعض الفروض أن يقوم بتعيين مكان الوصول إلى الناقل أو أحد تابعيه أثناء الطريق. ويكون ذلك بصفة أساسية عندما يستقل الراكب سيارة أجرة فيستطيع توجيه سائق المركبة إلى مكان الوصول عند بدء النقل كما قد يطالبه بتعديل مكان الوصول أثناء الطريق.

ومن جانب آخر يلتزم الناقل بتنفيذ عملية النقل في اليوم المتفق عليه لوصول البضائع. فإذا كانت مركبة النقل تعمل في خطوط نقل منتظمة يكون موعد بدء السفر ووصول مركبة النقل محدداً في جدول يعلنه الناقل لرحلاته المنتظمة. أما إذا لم يتفق الطرفان على موعد لتنفيذ النقل ولم تكن رحلة مركبة النقل من الرحلات المنتظمة يتحدد موعد إنجاز عملية النقل طبقاً للعرف^(٣)، وإلا يتحدد

(١) المادة ٢٥٩ من قانون التجارة .

(٢) المادة ٣٦٣ فقرة (٢) من قانون التجارة .

(٣) سميحة القليوبي ، المرجع السابق، بند ٤٤٢ .

موعد الوصول طبقاً للمعيار الموضوعى الذى أخذ به المشرع المصرى وهو موعد وصول الناقل العادى الذى يوجد فى نفس الظروف.

المطلب الثانى

التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين

تطبيقاً للقانون يضمن الناقل سلامة المسافرين أثناء تنفيذ عملية النقل^(١). إلا أن القانون اكتفى ببيان أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار البدنية التى تلحق بالمسافر أثناء الرحلة لكنه لم يبين ماذا عسى الناقل عمله لاعتباره قد أوفى بهذا الالتزام.

إلا أنه يمكن القول أن الالتزام بضمان السلامة يتطلب من الناقل أداءين جوهريين:

الأول : هو إعداد مركبة النقل على نحو يسمح بنقل المسافرين فى ظروف آمنة.

الثانى: هو اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان راحة المسافرين أثناء الرحلة.

فتمتّى قام الناقل بالأعمال التى يتحقق بها الهدفان المشار إليهما يعد قد أوفى بالتزامه بضمان سلامة المسافرين.

ويلاحظ فى هذا الصدد أن التدابير الواجب اتخاذها لضمان راحة الركاب إنما تتحدد فى كثير من الأحيان فى ضوء الدرجة التى يستقلها الراكب فى مركبة النقل. لذلك إذا اضطر الراكب إلى استعمال مكان فى درجة أقل من الدرجة المبينة فى بطاقة النقل جاز له مطالبة الناقل برد الفرق بين أجرتي الدرجتين. وإذا كان الراكب قد دفع أجرة إضافية من أجل التمتع بمزايا خاصة جاز له المطالبة برد هذه الأجرة الإضافية إذا لم يهئ الناقل المزايا التى نقابلها^(٢).

(١) المادة ١/٢٦٤ من قانون التجارة.

(٢) المادة ٢٦١ من قانون التجارة .

المبحث الثاني

التزامات المسافر

هناك التزامان جوهريان يرتبطان عقد النقل على على عاتق المسافر: فمن جانب يجب على المسافر الوفاء بأجرة الناقل، ويجب عليه من جانب آخر احترام التعليمات الصادرة له من الناقل.

المطلب الأول

الالتزام بدفع الأجرة

تطبيقاً للقانون يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل في الميعاد المتفق عليه أو المعين في لوائح النقل أو الذي يقضى به العرف بحسب الأحوال^(١). ويجب بشأن الالتزام بدفع الأجرة تناول ثلاث مسائل: مقدار الأجرة، وزمان الوفاء بها، وأثر عدول المسافر عن الرحلة على التزامه بدفع الأجرة.

أولاً: مقدار أجرة النقل:

الأصل هو أن يتولى عقد النقل تحديد مقدار الأجرة. ومع ذلك إذا كانت مركبة النقل تعمل في خطوط نقل منتظمة وطبقاً لمواعيد منتظمة عادة ما تحدد لوائح النقل المنظمة لنشاط الناقل تحديد أجرة النقل دون إمكانية مراجعتها أو المساومة بشأنها من قبل المسافر^(٢).

أما في حالة عدم الاتفاق أو غياب اللوائح المحددة لأجرة النقل يتولى القاضي تحديد الأجرة طبقاً للعرف. لكن في جميع الأحوال لا بد من مراعاة أن الأجرة تتحدد في المقام الرئيسي بالمسافة التي تقطعها مركبة النقل، وبصفة ثانوية بالخدمات التي يقدمها الناقل للمسافر أثناء الرحلة.

(١) المادة ٢٥٥ فقرة (١) من قانون التجارة .

(٢) غالباً ما يندو عقود النقل بواسطة المركب أو قطارات السكك الحديدية كمعقود إذعان حيث لا يملك المسافر مساومة الناقل على شروط النقل أو الأجرة والتي يفرضها الناقل بتحديدتها. وعادة ما يبرر الإذعان في هذه العقود باعتبارها حسن إدارة مشروع للنقل التي تستلزم توحيد أنماط التعاقد مع جميع المسافرين في الرحلة الواحدة فضلاً عما تستلزمه اعتبارات سلامة الرحلة من نفقات يحق للناقل استردادها عبر أجرة النقل.

ثانياً، زمان الوفاء بالأجرة:

الأصل أن يكون الوفاء بأجرة النقل مقدماً، ويكون ذلك بأداء المسافر الأجرة إما عند إبرام عقد النقل أو عند استقلاله مركبة النقل. لكن في الأحوال التي يتحدد فيها مكان الوصول أثناء الطريق تصبح الأجرة مستحقة عند الوصول إذا لا تتحدد المسافة التي قطعها المركبة إلا عند الوصول.

ثالثاً، أثر عدول المسافر عن الرحلة على الوفاء بأجرة النقل:

يلتزم المسافر بأداء كامل الأجرة وأن قرر العدول عن تنفيذ النقل^(١). ويكون ذلك عادة عندما يكون المسافر قد حجز لنفسه مكاناً على متن مركبة النقل في رحلة محددة ثم عدل عن الرحلة وعندئذ يبقى ملتزماً بأداء الأجرة وإلا لحق الضرر بالناقل دون خطأ منه. وعلى ذلك إذا لم يحضر الراكب في الميعاد المعين للنقل استحققت عليه الأجرة كاملة. وإذا كان قد دفعها جاز له تنفيذ النقل في ميعاد لاحق إلا إذا اتفق أو جرى العرف على غير ذلك^(٢).

ومع ذلك إذا تبين أن المضي في تنفيذ العقد بعد البدء فيه صار مستحيلًا نتيجة ضرورة ألجأت الراكب إلى العدول عن النقل لا تستحق الأجرة إلا أجرة الجزء الذي تم من النقل^(٣). وتجدر الإشارة إلى أنه في مثل هذه الحالة لا تعود استحالة تنفيذ النقل إلى الناقل، ومع ذلك يقرر القانون انفساخ عقد النقل انفساخاً جزئياً وبالتالي انقضاء الالتزام بدفع الأجرة انقضاء جزئياً كذلك.

وبالإضافة إلى ذلك لا يلتزم المسافر بأداء الأجرة إذا أخطر الناقل يعدوله عن الرحلة قبل اليوم المحدد لتنفيذ النقل^(٤). وبالتالي يمكن للمسافر فسخ عقد النقل بإرادته المنفردة إذا أخطر الناقل بذلك قبل يوم واحد على الأقل من موعد بدء السفر. ويجوز للراكب في أحوال الضرورة عمل الإخطار بالعدول في نفس اليوم المعين للنقل بشرط أن يصل الإخطار قبل الساعة المعينة لتنفيذ النقل.

(١) سمحة التقيوي، المرجع السابق، بند ٤٣٧ -

(٢) المادة ٢٥٨ من قانون التجارة.

(٣) المادة ٢٥٧ فقرة (٢) من قانون التجارة.

(٤) المادة ٢٦٢ من قانون التجارة.

رابعاً : ضمانات الوفاء بالأجرة :

يمنح قانون التجارة لناقل الأشخاص ضمانتين جوهريتين لاستيفاء أجرة النقل^(١): الأولى هي حق حبس أمتعة الراكب والثانية هي الامتياز المقرر له على الثمن الناتج من التنفيذ على تلك الأمتعة .

ولا تقتصر الضمانات على الوفاء بأجرة النقل وإما تمتد لتشمل جميع المبالغ التي تكون مستحقة بسبب النقل .

وتجدر الإشارة إلى نص القانون على إتباع إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنًا تجاريًا عند التنفيذ على الأمتعة ضمانًا للوفاء بأجرة النقل، وهي تلك الإجراءات المقررة بموجب المواد ١٢٦ و ١٢٧ و ١٢٨ من قانون التجارة .

المطلب الثاني

الالتزام باحترام تعليمات الناقل

يقضى القانون بوجوب إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل^(٢) .

وقد تتعلق هذه التعليمات بضرورة أن يقو المسافر بحجز مكان له فى مركبة النقل، أو بمكان أو زمان التقدم لاستقلال مركبة النقل، أو بحجم ووزن الأمتعة التي يجوز للمسافر اصطحابها معه، أو تكون تعليمات الناقل متعلقة بتدابير السلامة الواجب مراعاتها أثناء الرحلة^(٣) .

وجدير بالذكر أن التزام المسافر باحترام تعليمات الناقل هو التزام جوهرى على عاتقه، فإن هو أخل بإتباع هذه التعليمات اتسع بذلك نطاق خطأ المضرور عند أية محاولة لإثارة مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر . فخطأ المضرور من أسباب دفع مسؤولية الناقل، ويكفى هذا الأخير إثبات أن إخلال المسافر بتعليمات السلامة هي التي أدت إلى إلحاق الضرر به حتى تبرأ ذمته من الالتزام بدفع التعويض .

(١) المادة ٢٥٧ الفقرتان (١) و(٢) من قانون التجارة .

(٢) المادة ٢٥٥ فقرة (٢) من قانون التجارة .

(٣) سمحة القليوبي، المرجع السابق، بند ٤٣٧ .

وتطبيقاً لذلك ينص قانون التجارة على أنه على الراكب حراسة الأمتعة والحيوانات التي يرخص له في نقلها معه، ولا يسأل الناقل عن ضياعها أو عما يلحقها من أضرار إلا إذا أثبت الراكب صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه، بل إن الراكب هو الذى يسأل عن الضرر الذى يلحق الناقل أو تابعيه أو الغير بسبب الأمتعة أو الحيوانات التي ينقلها معه^(١).

(١) المادة ٢٦٩ الفقرتان (١) و(٢) من قانون التجارة .

الفصل الثالث

مسؤولية ناقل الأشخاص

فى ضوء الأحكام الواردة فى قانون التجارة نعرض للمسائل الآتية: حالات المسؤولية ، حكم شروط الإعفاء من المسؤولية ، وأسباب دفع المسؤولية ، وانقضاء دعوى المسؤولية بالتقادم.

المبحث الأول

حالات مسؤولية الناقل

يكون ناقل الأشخاص مسئولاً فى ثلاث حالات هى الأضرار البدنية التى تلحق بالمسافر أثناء تنفيذ النقل، والأضرار المادية التى تلحق الأمتعة التى تسلم إلى الناقل، والأضرار الناشئة عن التأخير فى الوصول. وينص قانون التجارة على أن الناقل يكون مسؤولاً عن التأخير فى الوصول وعمّا يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية^(١).

المطلب الأول

الأضرار البدنية

يكون الضرر بدنياً متى كان ماساً بسلامة المسافر الجسدية. ويوصف الضرر البدنى كثيراً بالأذى البدنى ، ويتمثل أقصى درجاته فى إزهاق الروح أى الوفاة. ويشمل الضرر البدنى كذلك كافة المظاهر الأخرى لانتهاك السلامة الجسدية للمسافر مثل الجرح والذيف وقرن الأطراف والكسور والشرخ والحروق والكدمات والسحجات والأمراض التى يسببها حادث أثناء الرحلة، ومنها الأمراض العصبية، ويكون الناقل مسؤولاً عن تعويض جميع هذه الأضرار.

وفيما يخص حالة وفاة المسافر يجيز القانون للورثة المطالبة بالتعويض عن الأضرار التى لحقت بمورثهم سواء كانت الوفاة قد وقعت إثر الحادث مباشرة أو

(١) المادة ٢٦٥ من قانون التجارة .

وقعت بعد انقضاء مدة من الزمن^(١). كذلك ينص القانون على أنه إذا توفي المسافر أو أصيب بمرض أثناء تنفيذ عقد النقل التزم الناقل بأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعته إلى أن تسلم إلى ذوى الشأن. وإذا وجد في محل الوفاة أحد ذوى الشأن جاز له أن يتدخل لمراقبة هذه التدابير وأن يطلب من الناقل تسليمه إقراراً بأن أمتعة المتوفى في حياته^(٢). وتجدر الإشارة إلى أنه لا يلزم في تطبيق هذا الحكم أن تكون للوفاة قد نتجت عن حادث تعرضت له مركبة النقل، ففي جميع حالات الوفاة، حتى تلك التي تكون الوفاة فيها طبيعية، يلتزم الناقل باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعة المتوفى.

ويلاحظ أن المحاكم لم تستقر بعد على اعتبار الأضرار النفسية التي تصيب المسافر نتيجة لحادث من حوادث النقل من الأضرار البدنية التي يسأل عنها الناقل. والمثال على ذلك إصابة المسافر باضطراب نفسي شديد نتيجة للحادث الذي تعرض له، أو إصابته بعقدة نفسية من ركوب مركبات النقل، أو تعرضه للبكاء الهستيرى كلما تذكر الحادث. وتميل بعض المحاكم إلى الحكم على الناقل بالتعويض إذا أدى الضرر النفسي إلى إصابة المريض بمرض عضوي، كما تميل إلى شمول التعويض الأضرار النفسية التي تخلفها الأضرار البدنية التي أصيب بها الإنسان ابتداءً، لكنها لا تميل، إلا فيما ندر، إلى تعويض الضرر النفسي المحض. ومع ذلك من الثابت علمياً أن أى اضطراب نفسي يكون نتيجة خلل في بعض أعضاء الجسد عن أداء وظيفتها، مثل الإفرازات الزائدة أو الناقصة لبعض الغدد أو الخلل في التفاعل الكيميائي للعناصر اللازمة لحسن أداء أعضاء الجسد لوظائفها الحيوية. لذلك نرى أن الضرر النفسي هو بطبيعته ضرر بدني وبالتالي لا بد من أن يلتزم الناقل بتعويضه في جميع الأحوال.

(١) المادة ٢٧١ من قانون التجارة .

(٢) المادة ٢٧٠ من قانون التجارة . ولمزيد من التفاصيل انظر: سميحة القليوبي ، المرجع السابق، بند ٤٤٤ .

المطلب الثاني

الأضرار المادية

يلتزم الناقل بتوصيل المسافر وأمتعته إلى مكان الوصول. وبالتالي يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالأمعة أثناء الرحلة ويلتزم الناقل بدفع التعويض عن هذه الأضرار.

إلا أن القانون يميز بين نوعين من الأمعة: الأمعة المسجلة والأمعة غير المسجلة.

١- الأمعة المسجلة: هي تلك الأمعة التي يعهد بها المسافر إلى الناقل فيقوم بتسليمها إياه عند بدء الرحلة من أجل أن يتولى الناقل شحنها في مركبة النقل تمهيداً لنقلها إلى مكان الوصول. وتصبح هذه الأمعة في حراسة الناقل منذ تسلمه إياها من المسافر في مكان القيام وحتى تسليمها له في مكان الوصول^(١).

ويحيل المشرع التجاري إلى الأحكام المنظمة لنقل الأشياء فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأمعة المسجلة. وفي ذلك ينص قانون التجارة على أن يخضع نقل الأمعة المسجلة للأحكام الخاصة بنقل الأشياء^(٢). وتتعلق هذه الأحكام بالتزام الناقل بنقل الأمعة وضمان وصولها كاملة وسليمة وفي الميعاد وبمسؤولية الناقل في حالات الهلاك والتلف والتأخير.

٢- الأمعة غير المسجلة: وهي تلك الأغراض الشخصية التي يحتفظ بها المسافر عند صعوده إلى مركبة النقل ولا يعهد بها إلى الناقل لنقلها^(٣).

وطبقاً للقانون لا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالأمعة غير المسجلة ما لم يثبت المسافر أن الضرر قد نشأ عن خطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه^(٤).

(١) سمحة القليوبي، المرجع السابق، بند ٤٤٧.

(٢) المادة ٢٦٩ فقرة (٢) من القانون.

(٣) سمحة القليوبي، المرجع السابق، بند ٤٤٧.

(٤) المادة ٢٦٩ فقرة (١) من قانون التجارة.

ويشير الحكم المتقدم إلى أنه حيث لا تقوم حراسة الناقل للأشياء لا تفترض مسؤوليته. فالمسافر قد احتفظ بحياته أغراضه الخاصة وبالتالي بقي هو الحارس لها، فإن هو أراد إثارة مسؤولية الناقل عليه أن يقيم الدليل على ارتكاب هذا الأخير هو أو أحد تابعيه خطأ أدى إلى وقوع الضرر. وبعبارة أخرى حيث لا مجال لافتراض مسؤولية الناقل يعود المشرع إلى القواعد العامة في المسؤولية العقدية، أي إلى ضرورة إثبات الخطأ الذي أدى إلى وقوع الضرر.

ولقد أشارنا من قبل إلى أن المشرع المصري يقرن الحيوانات التي يصرح للمسافر بسفرها معه بالأمتعة غير المسجلة. وبالتالي لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بهذه الحيوانات ما لم يقرم الراكب الدليل على ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه خطأ أدى إلى وقوع الضرر.

المطلب الثالث

التأخير في الوصول

يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق بالمسافر نتيجة التأخير في الوصول^(١).

وجدير بالإشارة إلى أن التأخير قد يجد مصدره في أحد أحداث ثلاثة: عيب مركبة النقل المستخدمة في إنجاز عملية النقل، أو خطأ قائد المركبة أو أي تابع آخر للنقل، أو حادث استثنائي وقع أثناء الرحلة. ويكون الناقل مسؤولاً إذا كان التأخير نتيجة عيب في مركبة النقل لأنه مسؤول عن إعداد المركبة على نحو يجعلها صالحة لإنجاز عملية النقل. وإذا كان التأخير عائداً إلى خطأ أحد التابعين فقد أشار القانون إلى أن الناقل يكون مسؤولاً عن أفعال الأشخاص الذين يستخدم في تنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل^(٢).

أما الأحداث الاستثنائية التي قد تقع أثناء الرحلة فمنها ما يؤدي إلى ثبوت مسؤولية الناقل ومنها ما لا يؤدي إلى هذه النتيجة. فمتى توافرت في الحدث

(١) سمحة القليوبي، المرجع السابق، بند ٤٤٤.

(٢) المادة ٢١٣ فقرة (١) من قانون التجارة.

خصائص القوة القاهرة لم يعد الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن التأخير في الوصول.

وجدير بالإشارة إلى أن التأخير في ذاته ليس موجباً للتعويض ما لم ينتج عنه ضرر يلحق بالراكب. والمثال على ذلك إضاعة فرصة عمل أو اشتراك في مسابقة أو حضور مناسبة هامة نتيجة التأخير في وصول مركبة النقل إلى مكان الوصول. أما إذا كان هناك تأخير لم يلحق ضرراً بالراكب لا يكون الناقل ملتزماً بأداء أى تعويض. لذلك يجب على الراكب أن يقيم الدليل على الضرر الذى لحق به من جراء التأخير إذا أراد الحصول على التعويض من الناقل.

المبحث الثاني

شروط الإعفاء من مسئولية الناقل

تجوز القواعد العامة فى العقود اتفاق المتعاقدين على إعفاء المدين من المسئولية، تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة^(١)، ما لم يقدر المشرع أن هناك حالات المسئولية المدنية تتعلق بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من المسئولية.

وشأن إعفاء الناقل من المسئولية بناء على اتفاق أطراف عقد النقل يميز القانون بين حالات المسئولية عن الأضرار البدنية من جهة والحالات الأخرى لمسئولية الناقل، أى المسئولية عن الأضرار المادية والأضرار الناجمة عن التأخير.

المطلب الأول

بطلان شروط الإعفاء من المسئولية عن الأضرار البدنية

يقضى القانون ببطلان أى شرط يتضمنه عقد النقل يودى إلى إعفاء الناقل إعفاءً كلياً أو جزئياً من المسئولية عن الأضرار البدنية. ويعتبر فى حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب على أى وجه بدفع أو بعض

(١) للمادة ٢١٧ من القانون المدنى .

نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكذلك كل شرط ينزل بموجبه الراكب عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل^(١).

وبناء على النص المتقدم تبطل الشروط المباشرة وغير المباشرة التي من شأنها إعفاء الناقل من تحمل عبء التعويض رغم ثبوت مسؤوليته. ويقع الشرط باطلاً بطلاناً مطلقاً مع صحة العقد الذي يستمر في ترتيب آثاره. ويعتبر بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عن الرعاية الفائقة التي يوليها المشرع للسلامة البدنية التي يجب حمايتها من أى مساس بها. فلا يجوز بالتالى أن يقرر إعفاء الناقل من المسؤولية باتفاق الطرفين، كما لا يجوز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل بتحديد حد أقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه^(٢).

ومن أمثلة الشروط غير المباشرة المفضية إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، فضلاً عما ذكره القانون، الاتفاق على تقصير مدد تقادم دعاوى مسؤولية الناقل. ذلك أن تقصير مدة التقادم عما قرره القانون من شأنه أن يؤدي إلى فوات إمكانية إقامة الدعوى نظراً للوقت الذي يستغرقه جمع الأدلة الثبوتية على وقوع الضرر. وبالتالي إذا حكمت المحكمة برفض الدعوى لانقضائها بالتقادم يفلت الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالراكب.

المطلب الثاني

شروط الإعفاء من المسؤولية عن غير الأضرار البدنية

يقتضى القانون بأنه فيما عدا حالاتي الغش والخطأ الجسيم الذي يرتكبه أى من الناقل أو تابعيه يمكن الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار المادية وتلك الناشئة عن التأخير في الوصول. إلا أنه يجب أن يكون الاتفاق على الإعفاء مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن^(٣).

(١) المادة ٢٦٧ من قانون التجارة .

(٢) سميحة القليوبي، المرجع السابق، بند ٤٤٥ .

(٣) المادة ٢٦٨ من قانون التجارة .

وترتیباً على ذلك یجیز القانون لأطراف عقد النقل الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف الأمتعة أو عن الأضرار التي تلحق بالمسافر نتيجة التأخير في الوصول. إلا أن الإعفاء یبقى متوقفاً على اتفاق الطرفين، ويكون الاتفاق صحيحاً منتجاً لآثاره ما لم یكن الضرر قد وقع نتيجة خطأ عمدي أو خطأ جسيم ارتكبه الناقل أو أحد تابعیه^(١).

ويشترط القانون أن یكون شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوباً وإلا اعتبر الشرط كأن لم یكن. فغذا كان یكفی ثبوت الشرط فی تذكرة السفر أو فی أية وثيقة أخرى، إلا أنه یلزم لفت نظر المسافر إلى الإعفاء من المسؤولية بأن یكون الشرط واضحاً، وذلك حتى یضمن للمسافر أن یخذ التدابير اللازمة لحماية مصالحه كعقد التأمين على أمتعته مثلاً. لذلك إذا أصدر الناقل تذكرة سفر فغالباً ما يأتي شرط الإعفاء من المسؤولية ضمن بيانات التذكرة، وفي حالة عدم إصدار الناقل تذكرة السفر یقوم بإخطار المسافر كتابة بالإعفاء من المسؤولية.

وإذا جاء شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوباً ولكن دون أن یسترعى انتباه الراكب نتيجة لنمط كتابته جاز للمحكمة اعتبار الشرط كأن لم یكن. ویلاحظ فی هذا الصدد أن عدم كتابة الشرط على الإطلاق موجب لاعتباره كأن لم یكن، بينما إذا كان مكتوباً على نحو لا یسترعى انتباه الراكب فإن المحكمة تحتفظ بسلطة تقديرية إزاء مدى اعتبار الشرط كأن لم یكن. ومتى اعتبر الشرط كذلك یكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار المادية التي تلحق بالراكب.

ینص القانون على أنه لا یجوز للناقل أن ینفی مسؤولیته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب^(٢).

ویتضح من ذلك أنه طبقاً لقانون التجارة یعتبر التزام الناقل بتوصیل المسافر إلى مكان الوصول سليماً معافاً هو التزام بتحقیق نتيجة. ولا یلزم المضرور أو

(١) سمیحة التلیوی، المرجع السابق، بند ٤٤٦.

(٢) المادة ٢٦٦ من قانون التجارة.

ورثته إثبات خطأ الناقل أو تابعيه الذى أدى إلى وقوع الضرر. وبعبارة أخرى تكون مسؤولية الناقل مفترضة مادام أن الضرر قد نشأ أثناء الرحلة^(١).

ويقع على عاتق الناقل الالتزام بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر الذى أدى إلى وقوع الضرر. ويفترض ذلك أن يكون سبب الضرر معلوماً وقد أقيم الدليل عليه أمام المحكمة المختصة بنظر النزاع. وعلى القاضى تكليف الحدث الذى يقيم الناقل الدليل عليه بين اعتباره قوة القاهرة أو خطأ من المضرور ليقرر إعفاء الناقل من المسؤولية. وبالتالي إذا بقى سبب الضرر مجهولاً ثبتت مسؤولية الناقل عن تعويض هذا الضرر لأنه فشل فى واقع الأمر فى إثبات أن سبب الضرر هو بمثابة قوة القاهرة أو خطأ ارتكبه المسافر.

ولا تختلف تطبيقات القوة القاهرة فى مجال نقل الأشخاص عن تطبيقاتها فى مجال نقل الأشياء مثل الحوادث الطبيعية وأفعال الأمير وخطأ الغير الذى تتوافر فيه خصائص القوة القاهرة، وهى أن يكون الخطأ غير متوقع، لا يد للناقل فى حدوثه، ولا يستطيع دفعه.

أما فيما يتعلق بخطأ المسافر فقد رأينا من قبل أن معظم حالات خطأ المضرور تتمثل فى إخلال هذا الأخير بتعليمات الناقل، وخاصة تلك المتعلقة بسلامة المسافر، وهو ما أدى إلى وقوع الضرر البدنى بالمسافر. كذلك قد يتمثل خطأ المضرور فى عدم إحكام المسافر ربط أو حزم أمتعته مما أدى إلى إلحاق التلف بها أثناء الرحلة. وفى ضوء القواعد العامة فى المسؤولية المدنية يتحدد أثر خطأ المضرور فى ترتيب مسؤولية الناقل فى ضوء مدى مساهمة الخطأ فى إحداث الضرر. فقد يكون خطأ المضرور مستغرقاً خطأ المسئول مما يؤدى إلى إعفاء الناقل كلياً من المسؤولية. وقد يساهم خطأ المسافر مع خطأ الناقل فى إحداث الضرر دون أن يستغرقه، وفى هذه الحالة يتم إنقاص التعويض الذى يحكم به على الناقل بقدر مساهمة خطأ المسافر فى إحداث الضرر.

(١) سميحة القليوبي، المرجع السابق، بند ٤٤٣.

المبحث الرابع

تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص

يفضن قانون التجارة حكماً خاصاً يتعلق بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص، شاملاً بالتالي تقادم دعوى مسئولية ناقل الأشخاص^(١).

وتطبيقاً للنص المتقدم تنقضى دعوى مسئولية ناقل الأشخاص بمضى سنتين فى حالتى الوفاة أو الإصابة البدنية. ولقد أشار القانون إلى بدء سريان مدة التقادم، ففى حالة الوفاة تسرى مدة التقادم من تاريخ وقوعها أما فى حالة الإصابة البدنية فتسرى من تاريخ وقوع الحادث.

أما الدعاوى الأخرى التى تنشأ عن عقد نقل الأشخاص فتتقادم بمضى سنة، على أن هذه المدة تسرى من الميعاد المعين للوصول، وعند عدم تعيين ميعاد تسرى مدة التقادم من الميعاد الذى كان يستغرقه الناقل العادى فى النقل لو وجد فى الظروف نفسها.

وأسوة بنقل الأشياء لا يجوز للناقل أو لأحد تابعيه التمسك بمدة التقادم القصير فى حالتى الغش والخطأ الجسيم. ويقع باطلاً أى شرط فى عقد النقل يقضى بغير ذلك.

(١) المادة ٢٧٢ من القانون .

الباب الثالث الوكالة بالعمولة للنقل

بموجب عقد الوكالة بالعمولة للنقل يتعهد الوكيل القيام بالأعمال القانونية اللازمة لتغيير مكان البضائع وذلك لحساب الموكل^(١). وفي هذا الخصوص تخضع المادة ٢٧٤ من قانون التجارة الوكيل بالعمولة للنقل للأحكام الخاصة بالوكالة بالعمولة فيما لم يرد بشأنه نص في الفرع المخصص للوكالة بالعمولة للنقل. فالمادة المذكورة تنص على أنه فيما عدا الأحكام المنصوص عليها في المواد التالية تسرى على الوكالة بالعمولة للنقل الأحكام الخاصة بعقد الوكالة بالعمولة^(٢).

والأحكام المنصوص عليها في المواد التالية هي أحكام الفرع الثالث بعنوان الوكالة بالعمولة للنقل من الفصل السابع من الكتاب الثاني من قانون التجارة.

ومع ذلك يكون الوكيل بالعمولة للنقل ضامناً حسن تنفيذ عملية النقل أسوة بالتزام الناقل بالنقل هو التزام بتحقيق نتيجة كما رأينا.

ومع ذلك لا يعد الوكيل بالعمولة للنقل دافلاً بحسب الأصل. إلا أن العمل بات يشاهد مزيداً من تدخل أشخاص هم في الأصل وسطاء في تنفيذ عمليات النقل بوسائل خاصة بهم. ولهذا الواقع انعكاسه على نطاق ومدى مسؤولية الوسيط مما يلزم معه أولاً حصر معالم مركزه القانوني، ثم في أعقاب ذلك إبرار أوجه التقارب والتباين بين مسؤولية الوكيل ومسؤولية ناقل البضائع.

RODIERE et MERCADAL, N° 290.

(١)

(٢) المادة ٢٧٧ من قانون التجارة.

الفصل الأول

المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل

يلجأ الموكل إلى الوكيل بالعمولة للنقل حتى يرفع هذا الأخير عن كاهله مشقة إبرام وتنفيذ عقد أو عقود النقل اللازمة لوصول البضائع إلى مكان الوصول^(١). لذلك يتصور اللجوء إلى الوكيل بالعمولة للنقل من أجل تنفيذ مختلف أنواع عمليات النقل، سواء أكان النقل برياً أو نهرياً أو بحرياً أو جواً. ومع ذلك يلاحظ أن لمختلف أنواع النقل نظامها القانوني الخاص بها، مما له انعكاسه على المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل.

وإذا كان يجوز من جهة أخرى اللجوء إلى الوكيل بالعمولة للنقل لإنجاز عملية النقل التي لا تشمل سوى مرحلة واحدة، لا تقتضي سوى تدخل ناقل واحد، إلا أن العمل يشير إلى أن اللجوء إلى الوكيل بالعمولة للنقل يكثر عند تعدد مراحل النقل، مما يقتضي عدة ناقلين لتوصيل البضائع إلى مكان الوصول النهائي. ويصبح حينئذ الوكيل ضامناً لتنفيذ النقل في جميع مراحلها.

لذلك نعرض أولاً لصور الوكالة العمولة للنقل، والتي تحدد على ضوء نوع النقل المتحقق، ثم نعرض لمظاهر ارتباط الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين.

المبحث الأول

صور الوكالة بالعمولة للنقل

تتعدد أنواع النقل بحسب مجاله. وإذا كان النقل البري والنقل النهري حكم قانوني واحد، يتمتع كل من النقل البحري والنقل الجوي بنظام قانوني خاص بكل منهما.

لذلك نبين خصائص الوكالة بالعمولة للنقل بوجه عام بمعرض الحديث عن الوكالة بالعمولة للنقل البري، ثم نبرز أهم ما تتميز به الوكالة بالعمولة للنقل البحري من جهة والوكالة بالعمولة للنقل الجوي من جهة أخرى.

ESCARRA et RAULT, N°929.

(١)

المطلب الأول

الوكالة بالعمولة للنقل البري

تتميز الوكالة بالعمولة بوجه عام بتعاقد الوكيل مع الغير باسمه الشخصى لحساب الموكل. ولذلك يتولى الوكيل بالعمولة للنقل إبرام عقد النقل مع الناقل باسمه الشخصى^(١). ويستفاد ذلك من عبارات نص المادة ٢٧٣ فقرة (١) من قانون التجارة.

ويتضح مما تقدم أن الوكيل بالعمولة للنقل هو من يعد وسيطاً أصيلاً في إبرام عقد النقل في نص المادة ٢٧٣ من قانون التجارة^(٢).

ويبدو أن النص أراد مد مفهوم الوكالة بالعمولة للنقل إلى صورة مستحدثة من الوساطة في مجال المتمثلة في نشاط وسيط النقل Freight Forwarder ، إلا أنه لم يستقر بعد تعريف هذا الاصطلاح، الذى لا يزال يتردد بين مصطلح مرحل البضائع ومصطلح مقدم البضائع ومصطلح متعهد النقل الشامل^(٣).

والواقع أن ظهور مراحل البضائع كان نتاج تطور أنشطة الوساطة في إبرام عقود النقل وإبرام العقود الأخرى اللازمة لإنجاز عمليات النقل، إلى أن صار مرحل البضائع يقدم سائر أنواع الخدمات المرتبطة بإنجاز النقل بسيطرته

(١) Cassation Commerciale, 3 Octobre 1989, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1964, IV, N° 244.

(٢) انظر في التمييز بين وسيط النقل الأصلي وسيط النقل الوكيل فاروق ملش: النقل المتعدد للوسائل، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ١٩٩٦، ص ٤٨٠ وما بعدها.

(٣) لقد دعى معهد النقل الدولى واللجتمتجات التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري إلى عقد حلقة نقاش ضمت نخبة من الخبراء في مجال العمل البحري والقانون البحري من أجل حسم مسألة تعريف مصطلح Freight Forwarder. ولقد عقدت حلقة النقاش يوم ٥ يوليو ٢٠٠٥، وتم خلالها اقتراح عدة مصطلحات إلى جانب ما سلف ذكره مثل متعهد أو ملزم أعلى البحار. ومقابل النقل الشامل، وسيط النقل. ولقد انتهى الرأى إلى إمكانية استعمال أى من المصطلحات الثلاثة المذكورة فى المتن، مرحل البضائع، ومقدم البضائع، ومتعهد النقل، وذلك إلى أن يصدر تشريع يبنى أحد هذه المصطلحات ليصبح هو المعمول به.

على كامل لوجستيات عمليات النقل . فهو كثيراً ما يتعهد بنقل البضائع من مكان وجودها ابتداءً في مخازن المرسل مثلاً إلى مكان بلوغها النهائي حتى مخازن المرسل إليه . ويعرف هذا النقل بالنقل من الباب للباب From door to door (١) . وهكذا تدخل جميع الأعمال اللازمة لإنجاز النقل، القانونية منها والمادية، في نطاق المهام الملقاة على عاتق مرسل البضائع، وحيث أن من ملك الأكثر ملك الأقل، يستطيع مرسل البضائع كذلك تقديم أى من الخدمات المكونة للوجستيات النقل بصفة مستقلة أى بمعزل عن توليه عملية النقل بأكملها .

ويشير العمل إلى ذلك بشأن وسيط النقل الأصيل، إذ يجرى على أنه عندما يتولى وسيط النقل عملية النقل بأكملها يصدر وثيقة شحن باسمه تسمى House bill of lading أو House Airway تكون خاضعة لوثيقة الشحن الأساسية الصادرة عن الناقل (٢)، وهى تلك المسماة باللغة الإنجليزية Master bill of lading أو Master Airway Bill فإصدار وثيقة الشحن يجعل وسيط النقل الأصيل مسئولاً عن هلاك أو تلف البضائع فى مواجهة مفوضه، كما لو كان ناقلاً سواء بسواء . إلا أن وثيقة الشحن هذه ليست مستند نقل، وهو ما يؤكد لجوء الوسيط إلى ناقل . ولئن كان يتولى النقل إلا أنه لا يتعهد بتغيير مكان البضائع بوسائله الخاصة، وبالتالي فهو ليس ناقلاً وإنما هو ملتزم بجعل النقل متحققاً باللجوء إلى وسائل الغير فى تنفيذ العملية (٣) .

وينبنى على ذلك أن وسيط النقل الأصيل أقرب إلى الوكيل بالعمولة للنقل منه إلى مرسل البضائع الذى يشهد العمل إكثائية أن يتولى بعض مراحل النقل

(١) انظر فى ذلك : أسامة عبد الميزن: لتنظيم القانونى للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٢٩٠ وما بعدها .

(٢) راجع فى التعريف بوثيقة الشحن الصادرة عن مرسل البضائع وتمييزها عن مستند النقل التابعة له: فاروق مثلث، المرجع السابق، ص ٥٠١ .

(٣) لمزيد من التفاصيل انظر سوزان على حسن: مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل فى النقل الدخلى والدولى ومتعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٩، بند ٢٠ .

بوسائله الخاصة، ويمكنه إصدار وثيقة نقل باسمه بشأن تلك المراحل التي يتولاها بوسائله الخاصة^(١)، بينما وسيط النقل الأصيل ليس نافلاً بأي حال من الأحوال. وبناء على ما تقدم نوالى بحث المركز القانونى للوكيل بالعمولة للنقل فى مفهوم المادة ٢٧٣ من قانون التجارة .

ومادام الوكيل بالعمولة للنقل يتعهد لصاحب البضاعة الموكل بنقلها وذلك باللجوء إلى وسائل الغير، يتعين على الوكيل من ثم إبرام عقد النقل مع أحد الناقلين أو أكثر. ويترتب على ذلك أن الوكيل فى علاقته بالناقل يكون فى حكم المرسل، وعلى ضوء اتفاقه مع للموكل إما أن يتولى الوكيل بالعمولة للنقل تسلم البضائع فى مكان الوصول، وإما أن يتم تعيين الموكل مرسلأ إليه فى عقد النقل فيتسلم الموكل البضائع بهذا الوصف. ويلاحظ أن تعيين الموكل مرسلأ إليه يتم عن أن مهمة الوكيل تتمثل فى جلب بضائع للموكل. أما إذا كان الوكيل مكلفاً بإرسال البضائع لشخص ثالث، يمكن تعيين هذا الأخير بوصفه مرسلأ إليه فى عقد النقل.

وإذا كان الوكيل بالعمولة للنقل يتعاقد مع الناقل باسمه الشخصى لحساب الموكل، فهو يتميز عن أحد الوسطاء الذين يتدخلون بمناسبة عمليات نقل البضائع، والذي يعرف بوكيل العبور Transitaire^(٢). ويتدخل وكيل العبور فى حالة تعدد مراحل العقد، وتكحصر مهمته فى تحقيق تواصل النقل بين الناقل

(١) وقديماً أثير للنسائل حول المركز القانونى للوكيل بالعمولة للنقل عندما تلجئه ظروف الحال إلى أن يتولى النقل بنفسه كله أو بعضه. قلن كان تعهد مع الموكل على أن يتولى إنجاز النقل باللجوء إلى وسائل الغير. إلا أنه متى عجز عن التعاقد مع ثمة ناقل قام باستئجار مركبة نقل وتولى عملية النقل بنفسه، تحدت الضوابط التي قبلت فى تحدد ما إذا كان الوكيل فى هذا القرض يبقى وكيلاً بالعمولة أم يلزم معاملته معاملة الناقل. واتجه الرأى للرجوع إلى الاعتراف بأصل الاتفاق. فكما أن الناقل الذى يلجأ إلى وسائل الغير يبقى ناقلاً متعاقداً لا يتبدل المركز القانونى للوكيل بالعمولة للنقل إن هو اضطر إلى أن يتولى بوسائله الخاصة كل أو بعض النقل.

راجع فى ذلك : ESCARRA et RAULT, op. cit., N° 922 - 925 .

(٢) Cassation Commerciale, 10 Octobre 1966, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1966, III, N° 387.

الذى أنهى مرحلة معينة من النقل والناقل الذى يتولى المرحلة التالية للنقل^(١). ولا شأن لوكيل العبور بإنجاز مراحل النقل ذاتها فهو لا يضمن تنفيذها، فضلاً عن أن تسلمه للبضائع من الناقل السابق وإبرام عقد النقل مع الناقل اللاحق يتم باسم ولحساب مرسل البضائع^(٢). ومع ذلك يلاحظ أن الوكيل إذا تعاقد مع الناقل اللاحق باسمه الشخصى، لا يعد حتماً وكيلاً بالعمولة للنقل طالما لم يتعهد للوكيل بضمان حسن تنفيذ النقل الذى قام بإبرامه. فالأصل فى وكالة العبور أنها وكالة نيابية، وإن تعاقد الوكيل باسمه الشخصى تكون بصدد تعاقد باسم مستعار وليس وكالة بالعمولة للنقل^(٣).

ويتميز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل فى أن هذا الأخير يأخذ على عاتقه إنجاز عملية النقل، بمعنى أن الأداءات التى يرتبها النقل يتعهد الناقل بتقديمها. بينما الوكيل بالعمولة مجرد وسيط، لا يتعهد بإنجاز عملية النقل بنفسه، وإنما يتعهد بإنجاز النقل بالجزم إلى مشروع نقل أو أكثر^(٤).

ولذلك يختلف الوكيل بالعمولة للنقل عن كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى: فالناقل المتعاقد هو ذلك الذى يتعهد اتفاقاً بإنجاز عملية النقل بنفسه^(٥). أما الناقل الفعلى فهو الذى يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل كله أو بعضه^(٦)، فى

RODIÈRE et MERCADAL, N°313. (١)

Cour d'appel de Paris, 25 Février 1960, Gazette du Palais, I, 110. (٢)

قارن فى ذلك ما يتجه إليه القضاء الفرنسى :

Cassation Commerciale, 9 avril 1991 et Cour d'appel de Paris, 12 avril 1991, Bulletin des Transports, 1991. 378.

Cassation Commerciale, 13 Février 1978, Bulletin Civil de la Cour (٤) de cassation, 1978, III, N°63.

Cassation Commerciale, 17 Juillet 1978, Bulletin Civil de la Cour (٥) de cassation, 1978, III, N°302.

Cassation Commerciale, 25 juin 1979, Bulletin Civil de la Cour de (٦) cassation, 1979, IV, N° 214. Cassation Commerciale, 29 Mai 1990, Dalloz 1992, Sommaires 81, observations REMOND - GOUILLOU.

صورة أشبه ما تكون بنقل من الباطن^(١). ولذلك يتميز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل المتعاقد في أنه لا يتعهد بتنفيذ النقل وبواسطة وسائله الخاصة، كما يتميز عن الناقل الفعلي في أنه يتدخل بناء على تكليف من الموكل بتنفيذ النقل، لا بناء على تكليف من ناقل بتنفيذ النقل في جميع أو بعض مراحلها.

وتجدر الإشارة إلى أن اختلاف مركز الوكيل بالعمولة للنقل عن مركز الناقل المتعاقد لا يعطى عدم جواز الجمع بين المركزين القانونيين في شخص واحد^(٢). وسوف نعود إلى ذلك عند الحديث عن ظاهرة تعدد الناقلين.

ويميل الفقه والقضاء إلى إبراز عنصرين جوهريين في المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل، لا يتوافر إلا بهما:

الأول: أن يتمتع الوكيل بحرية اختيار وسائل النقل وإبرام عقود النقل المناسبة^(٣). ومع ذلك يلاحظ أن حرية الوكيل قد تكون مقيدة بتعليمات الموكل في شأن تكلفة النقل التي يقبل الموكل تحملها. وقد يصاحب ذلك تعيين وسائل النقل إلى الوكيل^(٤). إلا أن الأمر لا يتجاوز تحديد نوع النقل الذي يحق للوكيل اللجوء إليه، نقل برى أو نقل بحرى مثلاً، دون إلزامه بالتعاقد مع ناقل بعينه أو شحن البضائع على وسيلة نقل محددة^(٥).

الثاني: أن تكون مهمة الوكيل شاملة جميع مراحل النقل^(٦). ويعنى ذلك أن

(١) Cour d'appel de Paris, 11 juin, 1981, Bulletin des Transports, 1981. (٢) 420 .

Cour d'appel de Douai, 27 novembre 1982, Bulletin des Transports, 1982. 294.

RODIERE et MERCADAL, N°290. (٢)

Cassation Commerciale, 6 Octobre 1992, Bulletin Civil de la Cour (٣) de cassation, 1992, IV, N°298.

Cour d'appel de Paris, 27 février 1975, Bulletin des Transports, (٤) 1975. 131.

(٥) إبرار عيد، ف ٦٣١.

Cassation Commerciale, 8 décembre 1980, Dalloz 1981, (٦) Informations Rapides 346. Cassation Commerciale, 26 février 1985, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1985, IV, N°81.

يكون اتفاق الموكل والوكيل على إشراف هذا الأخير على نقل البضائع منذ القيام الأصلي حتى بلوغ البضائع مكان الوصول النهائي^(١). ولا يحول دون ذلك أن يكون الوكيل قد تعهد بتنفيذ إحدى مراحل النقل بنفسه، لكن المهم هو تعهده بضمان تنفيذ النقل في جميع مراحل^(٢).

ويتوافر العنصرين المتقدمين يتوافر المركز القانوني للوكيل بالعمولة بالنقل. ولا يهم بعد ذلك أن يكون الوكيل متخصصاً في نقل نوع محدد من البضائع، يتولى نقل هذه البضائع المتوجهة إلى مكان وصول واحد، ويبرم في شأنها عقد نقل واحد رغم أنها تكون مملوكة لعدة موكلين^(٣).

(١) Cassation Commerciale, 16 février 1988, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1988, IV, N°75.

ESCARRA et RAULT, N°923.

(٢)

(٣) Tribunal de Commerce d'Angoulême, 22 février 1979, ICP 1980 II 1975, note RODIERE.

ونشير في هذا الصدد إلى أن جهورنا تركز على دراسة أحكام نقل البضائع، ولكن ليس ثمة ما يمنع من قيام الوكالة بالعمولة للنقل في مجال نقل الأشخاص. ويكون ذلك غالباً ضمن نشاط وكالات السفر والسياحة، النقل السياحي، الخاصة في مصر لأحكام القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٧٧، ويبين من نص المادة الأولى من القانون أن تلك الوكالات هي للشركات التي تتولى تنظيم الرحلات السياحية، وبالتالي متى تعاقدت على النقل باسمها الشخصي تعد وكلاً بالعمولة: Cassation Commerciale, 20 novembre 1967, Dalloz 1968, Jurisprudence 362.

ومع ذلك يتجه الفقه إلى أن مهام الوكالات السياحية تقترب من الوجهة الاقتصادية من مهام الوكيل بالعمولة للنقل، لكن من الوجهة القانونية يكون العقد الذي يبرم بين الوكالة والعميل عقداً مركباً، يجمع بين الوكالة والمقاول:

COUVROT : Les agences de voyage en Droit français, LGDJ, Paris, 1967, p. 211 et s.

وفي مجال النقل البحري للأشخاص، يجوز إبرام عقد النقل بواسطة منظم رحلة بحرية للسياحة Organisateur de croisière maritime ويلزم منظم الرحلة بتسليم المسافرين أو مندوب مجموعة المشتركين (الأفواج السياحية) ما يعرف بتذكرة الرحلة. وإن تقوم هذه للتذكرة محل تذكرة السفر التي يصدرها الناقل البحري إلى المسافرين، فإن منظم الرحلة البحري يتعاقد في -

المطلب الثاني

الوكالة بالعمولة للنقل البحري

إذا كان الوكيل بالعمولة مكلفاً بإنجاز عملية النقل بحراً، يعد وكيلاً بالعمولة للنقل البحري^(١). وليس ثمة ما يمنع أن يتولى الوكيل إنجاز إحدى مراحل النقل البحري بنفسه، وإنما يلزم أن يكون متعهداً بإنجاز جميع مراحل النقل البحري في اتفاقه مع الموكل^(٢). فغالباً ما لا يكون الموكل ذا خبرة في شئون النقل البحري، لذلك يلجأ إلى خبرة الوكيل بالعمولة الذي يحترف إبرام عقود مع الناقلين البحريين ويلم بمشكلات التنفيذ التي ترتبط بها.

ولذلك الأصل في الوكالة بالعمولة للنقل البحري ترك مجال واسع لحركة الوكيل في اختيار الوسائل التي يراها ملائمة وفي التعاقد مع الناقلين البحريين طالما أن النقل البحري يتم تحت مسؤوليته^(٣).

- واقع الأمر مع الناقل البحري باسمه الشخصي ولحساب المشتركين في الرحلة. ويعتبر تبعاً لذلك وكيلاً بالعمولة للنقل فيما يتعلق بتنفيذ عقد النقل البحري:

RODIERE: Droit maritime, Précis Dalloz, Paris, 5^e édition 1971, N°414.

وفي مجال النقل الجوي للأشخاص تنشأ أيضاً ظاهرة الوكالة بالعمولة للنقل، حيث تتعاقد بعض الوكالات السياحية باسمها مع شركات الطيران لحساب المسافرين. ويتجه جانب من الفقه إلى اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل في علاقته بالمسافر بمثابة الناقل المتعاقد في مفهوم اتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١ المكملة لاتفاقية باريس لعام ١٩٢٩ المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي. بينما تعتبر شركة الطيران في هذه الحالة بمثابة الناقل الفعلي. ويحق بالتالي للمسافر إثارة مسؤوليته العقدية طبقاً لأحكام الاتفاقية المشار إليها:

POURCELET: Transport aérien international et responsabilité. P. U. Montréal, 1964, p. 155.

مراد مدير فاهيم: مذكرات في النقل الجوي، جامعة الإسكندرية، ١٩٨١، ص ٣٤.

(١) على البارودي: مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، ف ١٠٩ مكرر (١).

(٢) NICOLAS: Le transitaire et le commissionaire de transport, Droit Maritime Francais, N° 352, Avril 1978, p. 195, N°2.

(٣) رفعت فخرى: الوجيز في قانون التجارة البحرية الجديد، ١٩٩٢، ص ٢٧٧.

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى عدم الاعتراف بصفة الوكيل بالعمولة للنقل لذلك الوسيط الذى لا يعهد له بتنفيذ عملية النقل بالوسائل التى يحررها هو ويتولى اختيارها^(١). واستناداً إلى الحكم المتقدم اتجه رأى إلى عدم الاكتفاء بعنصر التعاقد بالاسم الشخصى لإكساب الوسيط صفة الوكيل بالعمولة للنقل وإنما يلزم أن تتوافر له إمكانية المضاربة على حرية تنظيم عملية النقل. ولهذه المضاربة طبقاً لهذا الرأى عنصران: الأول أن يكون للوسيط الهيمنة الفعلية على عملية النقل بمعنى أن تتقرر له ذاتية تخوله تنفيذ النقل بالوسائل التى يراها ملائمة. أما الثانى فيتمثل فى إمكانية الاحتفاظ بكافة المزايا المالية التى تتقرر له فى علاقته بالنقل البحرى، وذلك بصفته شاحناً، كتخفيض الأجرة مثلاً^(٢).

ويتضح من ذلك أن للوكالة بالعمولة فى مجال النقل البحرى مفهوماً يختلف عن مفهومها فى مجال النقل البرى. فالقاسم المشترك بينهما هو التعاقد بالاسم الشخصى، وقرار حرية اختيار لوسائل الملائمة لإنجاز النقل، فضلاً عن ضرورة أن يشمل اتفاق طرفى الوكالة بالعمولة جميع مراحل النقل. ويضاف إلى الوكالة بالعمولة للنقل البحرى عنصراً آخر، يتمثل فى الاعتراف للوكيل بالعمولة بحق الاستفادة من المزايا المالية المترتبة على المجهودات التى يبذلها. ويأتى ذلك خروجاً على أحكام الوكالة بالعمولة التى تحظر على الوكيل بالعمولة أن يستأثر لنفسه بأية ميزة تكون ناشئة عن تنفيذه الوكالة بالعمولة^(٣). وهو ما يؤكد القانون فى الفرع الخاص بالوكالة بالعمولة للنقل^(٤).

ويأتى ذلك اتساقاً مع تشديد مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل البحرى مقارنة بمسئولية الوكيل بالعمولة للنقل البرى. ذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل عموماً يلتزم

(١) Cassation Commerciale, 10 Octobre 1966, Bulletin des transports, 1966. 371.

NICOLAS, N°14.

(٢)

(٣) راجع : الجزء الثالث من مؤلفنا أصول القانون التجارى اللبناني فى العقود التجارية والعمليات

المصرفية، بند ٥٢.

(٤) المادة ٢٧٦ فقرة (٢) من القانون .

بضمان حسن تنفيذ النقل الذى يتوسط فى إبرامه. وهو ما لا يجعل مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل البرى مسؤولية مشددة، لأن التزام ناقل البضائع طبقاً للقواعد التجارية فى النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وتصيح بالتالى مسؤولية الوكيل متوازنة مع مسؤولية الناقل. أما مسؤولية الناقل البحرى طبقاً للاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر فتقوم على فكرة للخطأ المفترض^(١). وهى مسؤولية أخف من تلك التى تقوم على الإخلال بتنفيذ التزام بتحقيق نتيجة. ومؤدى ذلك أن تكون مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل البحرى أشد من مسؤولية الناقل البحرى.

المطلب الثالث

الوكالة بالعمولة للنقل الجوى

يجوز تكليف الوكيل بالعمولة لإنجاز عملية نقل البضائع جواً. ولا يختلف مفهوم الوكيل بالعمولة للنقل الجوى عن مفهومه فى مجال النقل البرى، ذلك أن مسؤولية الناقل الجوى فى القانون المصرى تقوم على إخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة، أسوة بالناقل البرى، لكن يراعى أن شروط الإعفاء من المسؤولية فى مجال نقل البضائع جواً تقع باطلّة، خلافاً للقواعد العامة التى تجيز الاتفاق على إعفاء المدين من المسؤولية^(٢).

ولعل أهم ما يثور فى شأن الوكالة بالعمولة للنقل الجوى يثور حول مدى جواز رجوع الموكل على الناقل الجوى بالمسؤولية العقدية، رغم سيادة مبدأ انعدام النيابة فى الوكالة بالعمولة بوجه عام.

ذلك أنه فى مجال النقل الجوى الدولى تم توقيع اتفاقية جوادالاجارا لعام ١٩٦١ وهى اتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المنظمة لمسؤولية الناقل الجوى. وقد تم توقيع اتفاقية جوادالاجارا من أجل السماح لمتلقى خدمة النقل بإثارة مسؤولية الناقل الفعلية العقدية، وعدم قصر الرجوع بالمسؤولية طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو على الناقل المتعاقد.

(١) محكمة التمييز اللبنانية رقم ١٤١، ١٣/١٢/١٩٥١، مصنف شمس الدين، ص ٥٦١.

(٢) راجع فى ذلك أحكام المادة ٢٩٤ من قانون التجارة.

وقد رأى البعض أن اعتبارات العدالة تدعو إلى المناداة بضرورة اعتبار الوكيل بالعمولة ناقلاً جويًا حتى يتسنى للموكل إثارة مسئولياته طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو. ويكون بمثابة ناقل متعاقد بينما يعد الناقل للجوى الذى يتولى تنفيذ النقل ناقلاً فعلياً^(١). لكن يراعى من جانب أنه لا يمكن اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل الجوى فى حكم الناقل، فى علاقته بالناقل الجوى، بوصفه يظهر فى مواجهته بمظهر متلقى خدمة النقل، ولا يقوم بتكليفه بإنجاز النقل من الباطن. ولذلك يبقى مبدأ انعدام النيابة سارياً فى مجال الوكالة بالعمولة للنقل الجوى، ما لم يتم تعيين الموكل مرسلأ إليه فى خطاب النقل الجوى.

المبحث الثانى

ارتباط الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين

إذا تم نقل البضائع من مكان إلى آخر تفصل بينهما مسافة كبيرة، قد يقتضى الأمر تدخل عدة ناقلين، يتولى كل منهم إنجاز مرحلة من مراحل النقل.

لذلك كثيراً ما يقتدر اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين. ونعرض فى مطلب الأول لمظاهر الارتباط بين الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين، كما نعرض فى مطلب ثان لآثار هذا الارتباط:

المطلب الأول

مظاهر الارتباط بين الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين

لأجل بيان أوجه الارتباط بين ظاهرتى الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين يتعين من جهة تحديد مبررات اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل فى حالة تعدد مراحلها، كما يجب من جهة أخرى إبراز فيما يختلف فيه المركز القانونى للوكيل بالعمولة عن مركز الناقلين عند تعددهم .

(١) أبو زيد رضوان : القانون للجوى، المرجع السابق، ص ٢٥٦ .

أولاً ، مبررات اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل في حالة تعدد مراحل النقل :

يصعب على المرسل عند تعدد مراحل النقل الانتقال إلى منتهى كل مرحلة من المراحل ليتسلم البضائع من الناقل السابق تمهيداً لإبرام عقد النقل التالي وتسليم البضائع إلى الناقل التالي . لذلك قد يلجأ المرسل إلى وكيل عبور يتولى تحقيق الوصل بين المرحلتين من مراحل النقل^(١) . إلا أن الإشكال الأساسي الذي ينشأ عن تدخل وكيل العبور هو عدم خضوع الفترة الفاصلة بين مرحلتين للنقل ، التي فيها تكون البضائع في حيازة وكيل العبور ، لأحكام عقد النقل . ويتقرر ذلك وإن تطلب الأمر في الواقع نقلاً تابعاً للبضائع من مكان تسلمها من الناقل السابق إلى مكان تسليمها إلى الناقل التالي^(٢) .

لذلك يعمل المرسل إلى اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل يتولى إنجاز عملية النقل بجميع مراحلها وتحت مسؤوليته . ولا شأن للمرسل في هذه الحالة بالإشكالات الناجمة عن توأصل مراحل النقل المختلفة ، لأنها جميعاً تتم تحت مسؤولية الوكيل^(٣) . ولذلك ترتبط الوكالة بالعمولة للنقل في ، أغلب الأحوال بظاهرة تعدد الناقلين عند تعدد مراحل النقل ذاته^(٤) .

وإذا تعددت مراحل النقل ، واقتضى ذلك تدخل عدة ناقلين ، يكون النقل إما نقلاً متتابعاً وإما نقلاً مركباً .

النقل المتتابع : يعد النقل متتابعاً إذا تعددت مراحلها ، وكانت جميعاً تتم بنفس نوع النقل . والمثال على ذلك أن تتم جميع ما حل النقل برّاً ، أو تتم جميع المراحل بحرّاً .

النقل المركب : يعد النقل مركباً إذا تعددت مراحلها ، وكانت تتم بأنواع مختلفة

RODIERE et MERCADAL, N°313. (١)

Cassation civile, 7^e chambre, 19 février 1991, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1991, 1, N°72. (٢)

ESCARRA et RAULT, N°924. (٣)

(٤) إدوار عبيد، ف ١٤٠ .

من النقل، كأن تتم المرحلة الأولى برًا، والمرحلة الثانية بحرًا، والمرحلة الثالثة جواً وهكذا^(١). ويعرف أيضاً بالنقل متعدد الوسائط^(٢).

ويجوز اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل في جميع الأحوال، أى سواء كان النقل متتابعاً أو كان مركباً.

ثانياً: تمييز المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل عن مركز الناقل:

كثيراً ما يتولى الناقل الأول مسئولية إبرام عقود النقل اللازمة لإنجاز المراحل التالية للنقل. وفي هذه الحالة يخطط مركز الناقل بمركز الوكيل بالعمولة للنقل. كذلك يجب التمييز بين جمع الناقل الأول بين مركزه كناقل عن المرحلة الأولى للنقل ومركزه كوكيل بالعمولة للنقل عن المراحل الأخرى وبين لجوء الناقل الأول كناقل متعاقد إلى تكليف ناقلين فعليين بإنجاز المراحل الأخرى من النقل.

(١) الجمع بين صفتي الناقل والوكيل بالعمولة للنقل:

تثور صعوبة التمييز بين مركز الوكيل بالعمولة للنقل ومركز الناقل في الفرض الغالب الذي يكون فيه الوكيل بالعمولة ناقلًا يتولى إنجاز المرحلة الأولى للنقل، ثم يتولى تحقيق التوصل بين مختلف المراحل التالية للنقل^(٣). ولا تثار الصعوبة بالنسبة إلى المرحلة الأولى التي يتولى تنفيذها من النقل، إذ يسأل عنها بوصفه ناقلًا لا بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل. أما عن المراحل الأخرى فلا يتصور بداهة مساءلته إلا بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل^(٤).

لذلك يجب التمييز بين الفرض الذي يلتزم فيه الناقل الأول بإنجاز المرحلة الأولى من النقل ثم تسليم البضائع إلى الناقل التالي، وبين الفرض الذي يتعهد فيه بإنجاز جميع مراحل النقل تحت إشرافه وإن تولى بالفعل إنجاز المرحلة الأولى منه. ففي الفرض الثاني فقط يعد الناقل الأول وكيلاً بالعمولة للنقل^(٥). وبعبارة

(١) انظر في التمييز بين النقل المتتابع والنقل للمركب:

RODIERE et MERCADAL, N°320 - 321.

(٢) فاروق ملش، المرجع السابق، ص ٣٩.

HOUIN et PEDAMON, N°610.

(٣)

(٤) على البارودي، ص ١٥٩.

ESCARRA et RAULT, N°935.

(٥)

أخرى يتعين أن يكون مرسل البضائع قد كلف الناقل الأول باختيار الناقلين التاليين متحملاً تبعة مخاطر جميع المراحل^(١).

(ب) لجوء الناقل المتعاقد إلى ناقلين فعليين،

تجدر الإشارة إلى أن ظاهرة تعدد الناقلين تتميز عن ظاهرة تدخل ناقل متعاقد وناقل فعلى. فقد رأينا أن الناقل المتعاقد هو من يتعهد للمرسل بإنجاز عملية النقل، سواء تعددت مراحلها أم كانت مرحلة النقل وحيدة، ويقوم بتكاليف ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، هو الناقل الفعلى. ولذلك لا شأن للمرسل بالناقل الفعلى، ولا يكون له رجوع إلا على الناقل المتعاقد.

أما في حالة تعدد الناقلين، تتعدد مراحل النقل ابتداءً، ويتعدد الناقلون الذين يتدخلون لإنجاز النقل. فإن تعاقد معهم المرسل كانوا جميعاً ناقلين متعاقدين. ولصعوبة ذلك يلجأ المرسل إلى وكيل بالعمولة للنقل يتولى عنه تنظيم عملية النقل، وقد يكلف الناقل الأول بهذه المهمة^(٢).

المطلب الثاني

آثار الارتباط بين الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين

يمكن القول بأن أهم الآثار المترتبة على ارتباط ظاهرة الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين يكمن في كيفية إثارة المسؤولية بين جميع الأشخاص المعنيين بحسن إنجاز عملية النقل. ويتطلب الأمر دراسة مسألتين على جانب كبير من الأهمية، تتمثل الأولى في كيفية توزيع المسؤولية بين الناقلين عند تعددهم، بينما تتمثل المسألة الثانية في بيان مدى نشوء التضامن في المسؤولية عن النقل بين الوكيل بالعمولة والناقلين.

RODIERE et MERCADL. N°316.

(١)

(٢) ولذلك حرصت المادة الأولى من اتفاقية جواداغارا في شأن النقل الجوى على التأكيد على أن الناقل الفعلى لأيد ناقلاً متتابعاً في مفهوم اتفاقية وارسو إنما تولى إنجاز جزء من النقل الجوى. انظر في ذلك: محمد فريد المريني: القانون الجوى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٦، ص ١٨٢.

أولاً: توزيع المسؤولية بين الناقلين عند تعددهم:

في الغرض الذي يلجا فيه المرسل إلى عدة ناقلين نشور إشكالية توزيع المسؤولية بينهم. والمبدأ العام الذي كان سائداً في هذا الصدد قبل صدور قانون التجارة لعام ١٩٩٩ أن كل ناقل لا يسأل إلا عن الأضرار التي تنشأ عن المرحلة التي تولى تنفيذها. ومع صعوبة تواجد المرسل في نهاية كل مرحلة من الرحلة كان العمل يجرى على أن يتولى كل ناقل تسليم البضائع مباشرة إلى الناقل التالي. واتجه القضاء الفرنسي إلى اعتبار الناقل الأول حكماً وكيلاً بالعمولة للنقل، يسأل بالتالي عن الأضرار التي تنشأ في جميع مراحل النقل^(١). وكان القضاء في أول الأمر وإمعاناً منه في حماية مصالح المرسل يعتبر الناقل الأخير مسئولاً عن جميع مراحل النقل في مواجهة المرسل إليه، استناداً إلى وكالة الناقل الأخير عن سائر الناقلين في قبض أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول، واستعمال الحقوق المرتبطة باستحقاق أجرة النقل^(٢). إلا أن محكمة النقض الفرنسية لم ترض بهذه القسوة في معاملة الناقل الأخير، واعتبرت مركزه لا يختلف عن مركز الناقلين المتوسطين^(٣). ولذلك عدلت محاكم الأساس عن موقفها المتشدد الأول وعادت لتعتبر الناقل الأخير في حكم الناقلين المتوسطين^(٤). وهؤلاء لا يسألون طبقاً للمبدأ العام سوى عن الأضرار التي تنشأ عن المرحلة التي يقولون بتنفيذها^(٥)، وهو ما يفرض على المدعى بالمسؤولية عبئاً ثقيلاً بإثبات أن الضرر

(١) Cour d'appel de Paris, 10 avril 1962, Bulletin des Transports, 1962. 420. Cour d'appel de Rouen, 13 février 1994, Bulletin des Transports, 1964. 114.

(٢) Cour d'appel de Nîmes, 18 novembre 1865, Dalloz 1899, 2, 219.- Cour d'appel de Riom, 17 Janvier 1870, Sirey, 1872, 1, 272, sous cassation civile, 6 mai 1872.

(٣) Cassation civile, 31 mai 1886, Sirey 1887, 343. Cassation Civile, 29 janvier 1896, Sioret 1896, 1, 363.

(٤) Cour d'appel de Montpellier, 18 Octobre 1962, Bulletin des Transport, 1963. 47.

(٥) Cour d'appel d'Aix - en - Provence, 28 Février 1967, Bulletin des Transport, 1967. 271.

وجد مصدره في مرحلة بعينها من النقل^(١). ولهذه الاعتبارات أخذ الناقل الأول حكم الوكيل بالعمولة للنقل، الذي يسأل تبعاً لذلك عن الأضرار التي تنشأ عن جميع مراحل النقل^(٢).

ويأتى هذا التجاوز من قبل القضاء الفرنسى استناداً إلى خروج المشرع الفرنسى عن مبدأ انعدام النيابة في مجال الوكالة بالعمولة للنقل^(٣). فيجوز في ظل القانون الفرنسى للموكل إثارة مسؤولية الناقل الذي تعاقد معه الوكيل طبقاً لأحكام المسؤولية العقدية^(٤). ويترتب على ذلك أن يكون المرسل بالخيار بين إثارة مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وإثارة مسؤولية الناقل، وذلك عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع أو عن التأخير في تسليمها.

أما في ظل قانون التجارة المصرى لعام ١٩٩٩ لم يعد المشرع يميز بين مراكز الناقلين المختلفين، إذ أصبحوا جميعاً مسؤولين بالتضامن قبل المرسل أو

(١) Tribunal de Commerce de la Seine, 11 Juillet 1963, Revue de Jurisprudence Commerciale, 1964, p. 95. Cour d'appel de Paris, 7 Octobre 1967, Bulletin des Transports, 1968, 79
(٢) Cassation Civile, 17 Novembre 1965, Droit Maritime Français, 1966, p. 83. Cassation Civile, 1^{er} Octobre 1973, JCP 1974 III 7633, note RODIERE.

(٣) المادة ١٠٠ من القانون التجارى الفرنسى لعام ١٨٠٧.

(٤) ولقد اختلف الفقه الفرنسى حول أساس رجوع المرسل على الناقل بالمسؤولية العقدية، وطرح عدة نظريات هي نظرية الإنابة ونظرية الوكالة من الباطن ونظرية النيابة الناقصة ونظرية الاشتراط لمصلحة الغير. انظر في العرض للتدقيق لهذه النظريات:

BAILLY : La Commission de Transport in ouvrage collectif: Le contrat de commission op. cit., p. 235 et s.

ويلاحظ أن الفقه المصرى كان يذهب إلى تقرير دعوى مباشرة برجوع المرسل على الناقل الذى تعاقد معه الوكيل، رغم غياب النص على ذلك في القانون المصرى القديم. واستند هذا الفقه إلى العرف الذى أنشأ حق الرجوع المباشر لحماية المرسل، خاصة أن الوكالة بالعمولة غير خافية على الناقل، فضلاً عن تعيين شخص المرسل إليه في إيصال النقل: مصطفى كمال، مله، الجزء الثانى، ف٤٩٩. على البارودى، ف١٦١.

المرسل إليه عن الأضرار التي تلحق بالبضائع. ويؤكد المشرع على عدم جواز الاتفاق على ما يخالف ذلك ويقرر بطلان كل شرط على خلاف حكم المسؤولية التضامنية^(١).

ثانياً، المسؤولية التضامنية بين الوكيل بالعمولة والناقلين،

المبدأ العام في المواد التجارية هو افتراض التضامن. لذلك يجوز للمرسل الرجوع على كل من الوكيل بالعمولة والناقل بالتضامن^(٢). ومع ذلك يجب التمييز في حالة تعدد الناقلين بين النقل المتتابع والنقل المركب. ففي النقل المتتابع يخضع جميع الناقلين لنظام قانوني واحد، وتحدد أيضاً مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل طبقاً لهذا النظام. أما في النقل المركب لا يخضع مختلف الناقلين لنظام قانوني واحد، ويختلف تبعاً لذلك أساس ومدى مسؤوليتهم، ولذلك لا يمكن أن ينشأ التضامن بين مختلف الناقلين، أو بينهم وبين الوكيل بالعمولة للنقل^(٣).

وفي ظل القانون المصري يقرر المشرع للمرسل دعوى مباشرة بالرجوع على الناقل الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة^(٤). بل أن المشرع حرص على تأكيد أنه يجب إدخال الوكيل في الدعوى، مما يعني أن مبدأ انعدام النيابة الذي يسود الوكالة بالعمولة بوجه عام لا يكون سارياً المفعول في حالة الوكالة بالعمولة للنقل. يكون تبعاً لذلك للموكل إثارة مسؤولية الناقل العقدية، ولا يكون أمامه بالتالي إثارة مسؤوليته التقصيرية وإن توافرت شروطها^(٥). ويكون بطبيعة الحال للموكل إثارة مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل الذي يضمن حسن تنفيذ النقل في جميع مراحلها.

وفي الفرض الذي يأخذ الناقل الأول على عاتقه إنجاز مهمة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة إلى المراحل الأخرى، يتعين التمييز بين أساس الرجوع على هذا

(١) المادة ٢٥٢ فقرة أولى من قانون التجارة.

(٢) ESCARRA et RAULT, op. cit, No 983.

(٣) RODIERE et MERCADAL, No 320 - 321.

(٤) المادة ٢٨١ من قانون التجارة.

(٥) RODIERE et MERCADAL, No 319.

الشخص في مختلف الفروض: فعن الأضرار التي تنشأ عن المرحلة الأولى يستوى رجوع الموكل عليه بوصفه ناقلاً أو بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل. أما عن الأضرار التي تنشأ عن المراحل التالية فلا يكون رجوع الموكل على الناقل الأول سوى بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل.

ولا يستثنى من ذلك سوى حالة واحدة، هي تلك التي يظهر فيها الناقل الأول مسئولاً عن تنفيذ جميع مراحل النقل بنفسه، رغم وضوح تعدد مراحل النقل وعلم الطرفين المتعاقدين بتدخل عدة ناقلين لإنجاز مختلف مراحل النقل. ويكون ذلك عند إصدار الناقل إيصال نقل واحد يشمل جميع مراحل النقل، ويعرف حينئذ بإيصال النقل المباشر^(١). وتكثر هذه الظاهرة في مجال النقل البحري بإصدار الناقل ما يعرف بسند الشحن المباشر. ففي مثل هذه الحالة يبدو النقل المتتابع بمثابة نقل واحد لا يقبل التجزئة في نظر العاقدين، وبالتالي يصبح الناقل الذي أصدر سند الشحن المباشر مسئولاً عن جميع مراحل النقل بوصفه ناقلاً بحرياً لا بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل البحري^(٢).

ونشير في هذا الصدد إلى طبيعة مسئولية الناقل الذي أصدر تذكرة نقل مباشرة تحدد على ضوء المرحلة الأولى من النقل فإن كانت تتم برأ مثلاً كان الناقل خاضعاً لقواعد التجارة في مسئولية، وإن كان النقل مركباً يشمل مراحل أخرى بحرية أو جوية^(٣).

(١) المادة ٢٨١ من قانون التجارة.

(٢) على البارودي، مبادئ القانون البحري، سابق الإشارة إليه، فـ ١٠٩ مكرراً (١).

(٣) Cour d'appel d'Aix - en - Provence 2^e Chambre Civile, 30 mai 1991, Droit Maritime Français, No 514, mars 1992, p. 194, note BONASSIES.

الفصل الثاني

نطاق مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل

يسأل الوكيل بالعمولة للنقل طبقاً لأحكام مسئولية ناقل البضائع، وذلك فيما يتعلق بنقل البضائع. ومع ذلك يراعى أن الوكيل لا يتعهد بتنفيذ النقل بنفسه، فلا تصدر عنه أخطاء الناقل، لكنه يضمن حسن تنفيذ النقل. ويترتب على ذلك من جهة أنه لا يجوز بحسب الأصل أن يكون نطاق الضمان أكثر اتساعاً من نطاق مسئولية الناقل ذاته. لكن من جهة أخرى يعد الوكيل بالعمولة وسيطاً، ويقع على عاتقه التزامات تجاه الموكل بهذا الوصف. وهو ما يؤدي حتماً إلى اختلاف نطاق مسئوليته عن نطاق مسئولية الناقل^(١).

ولذلك نعرض أولاً لمظاهر التقارب بين مسئولية الوكيل ومسئولية الناقل، ثم نعرض في أعقاب ذلك لمظاهر التباين بين المسئوليتين.

المبحث الأول

مظاهر التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل

من أجل بيان أوجه التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة ومسئولية الناقل نميز بين الأحكام الموضوعية للنقل والأحكام الخاصة بدعوى المسئولية.

المطلب الأول

مظاهر التقارب من حيث الأحكام الموضوعية للمسئولية

يبين وجه التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل بشأن المسائل الآتية: حالات المسئولية، ونفع المسئولية، وتحديد المسئولية.

ESCARRA et RAULT, op. cit, No 930.

(١)

أولاً : حالات المسؤولية :

يضمن الوكيل بالعمولة للنقل حسن تنفيذ النقل، وبالتالي يسأل تجاه الموكل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها^(١).

ويلاحظ في شأن المسؤولية عن التأخير أن الوكيل بالعمولة للنقل يكون مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، وإن لم يشترط الموكل موعداً محدداً للتسليم. وإن لم يتفق على موعد للتسليم في عقد النقل يلتزم الناقل رغم ذلك بالتسليم في المدة المعقولة التي يقضى بها العرف، فيبقى الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولاً عن التأخير^(٢).

وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن الناقل يكون ملتزماً بميعاد التسليم المتفق عليه وإن كانت البضائع التي كلفه الوكيل بنقلها تخص عدة موكلين، ويبقى الوكيل مسؤولاً عن تجاوز هذا الميعاد تجاه مختلف الموكلين^(٣).

ويكون الوكيل بالعمولة مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالموكل، أي كانت المرحلة التي نشأ فيها الضرر^(٤). لكن الوكيل لا يسأل بوصفه ناقلاً إلا عن المرحلة التي تعهد بتنفيذها^(٥).

ولذلك إذا تم الاتفاق بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل على أن يتم تسليم البضائع في محل المرسل إليه، يضمن الوكيل تنفيذ النقل إلى تمام تسليم المرسل إليه للبضائع، وإن كانت فترة النقل قد انتهت قبل وصول البضائع إلى المرسل

(١) إدوار عبيد، ف ١٣٩.

(٢) Cour d'appel de Paris, 23 mars 1982 Dalloz 1983, Informations Rapides 125.

(٣) Cour d'appel de Grenoble, 10 Juillet 1980, Bulletin des Transports, 1981. 346.

(٤) RODIERE et MERCADAL, No 316.

(٥) Cassation Commerciale, 16 mars 1981, Bulletin des Transports, 1981. 316.

إليه^(١). وبعبارة أخرى تدخل مرحلة الوصل بين تسلم البضائع من الناقل وتسليمها في محل المرسل إليه ضمن نطاق ضمان الوكيل بالعمولة للنقل .

ثانياً : دفع المسؤولية :

فيما يتعلق بدفع مسؤولية النقل، المبدأ العام هو عدم مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل متى تقرر إعفاء الناقل قانوناً من المسؤولية^(٢) .

وتطبيقاً لذلك لا يكون الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً في حالة القوة القاهرة^(٣) .

لكن يجوز الاتفاق في عقد الوكالة بالعمولة على أن يتحمل الوكيل تبعاً القوة القاهرة وإن كان الناقل يستطيع دفع مسؤوليته بسبب القوة القاهرة^(٤) ، بالرغم من أن الوكيل بالعمولة إن هو يضمن تنفيذ النقل للموكل ، فيكون ذلك على أن يعود على الناقل بالمسؤولية بوصفه مرسلأ في عقد النقل . وبإجازة مثل ذلك الاتفاق يتحمل الوكيل بالعمولة للنقل مخاطر لن يتسنى له الرجوع في شأنها على الناقل .

وتقدر القوة القاهرة الموجبة لدفع مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل بالنظر إلى الناقل، بمعنى أن القوة القاهرة تكون حائلة دون تنفيذ الناقل للنقل^(٥) . ولذلك قضى بمسؤولية الوكيل بالعمولة عن عدم تنفيذ النقل بالنظر إلى عدم اعتبار الحرب الأهلية في لبنان قوة قاهرة تحول دون تنفيذ الناقل للنقل^(٦) .

Cassation Commerciale, 3 Janvier 1978, Bulletin Civil de la Cour (١) de cassation, 1978, IV, No 6.

Cassation Commerciale, 6 Février 1973, JCP 1973 II. 17506, note (٢) RODIERE. Cour d'appel d'Aix - en - Provence, 18 avril 1975, Bulletin des Transports, 1975. 383.

Cassation Commerciale, 6 février 1980, Bulletin Civil de la Cour de (٣) cassation, 1980, IV, No 100.

Cour d'appel de Paris, 14 décembre 1989, Dalloz 1990, Sommaires (٤) 269, observations REMOND - GUILLOUD.

Cassation Commerciale, 3 Octobre 1989, Bulletin Civil de la Cour (٥) de cassation, 1989, IV, No 246.

Cour d'appel de Paris, 29 février 1984, Bulletin des Transports, (٦) 1985. 13.

كذلك قضى بمسئولية الوكيل عن عدم تنفيذ النقل بسبب إضراب عمال
وتابعى الناقل، مادام هذا الأخير كان يتوقعه نظراً لتهديد التابعين به منذ فترة من
الزمن، ولا عبرة بمدى علم الوكيل بإمكانية وقوع الإضراب^(١).

ولا يستطيع الوكيل بالعمولة للنقل دفع مسئوليته بإثبات خطأ الناقل، بل إنه
يسأل عن خطئه الجسيم^(٢). لكن فى المقابل إذا كان هلاك أو تلف البضائع يرجع
إلى خطأ الموكل لا يكون الوكيل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف^(٣)، على اعتبار أن
خطأ الموكل يدخل فى مفهوم خطأ الغير بالنسبة إلى الناقل، الذى يعفيه من
المسئولية إذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة، وهو الغالب بالنسبة إلى الناقل.
ولا يسأل الوكيل بالعمولة كذلك عن العيب الذاتى للبضائع، بوصفه سبباً
موجباً لدفع مسؤولية الناقل^(٤).

ثالثاً : تحديد المسؤولية؛

إذا تضمن عقد النقل شروطاً تؤدي إلى تحديد مسؤولية الناقل، أو تؤدي إلى
إعفائه من المسؤولية عن التأخير فى ظل القانون المصرى، فإن هذه الشروط لا
تكون سارية فى مواجهة الموكل ما لم يكن قد وافق عليها^(٥).

وبالتالى إذا لم يكن الموكل قد وافق على إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل،
واعترض على ذلك عند تسلمه إيصالاً بالمستحقات المالية للوكيل بالعمولة للنقل،
لا يبرى فى حقه شرط الإعفاء أو للتحديد من المسؤولية^(٦).

(١) Cour d'appel de Paris, 26 avril 1984, Bulletin des Transports, 1985. 61.

(٢) Cour d'appel de Paris, 15 décembre 1986, Bulletin des Transports, 1987. 171.

(٣) Cassation Commerciale, 3 Octobre 1989, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1989, IV, No 246.

(٤) Cour d'appel de Paris, 14 décembre 1989, arrêt précité.

(٥) إدوار عيد، ف ١٢٩.

(٦) Cassation Commerciale, 3 décembre 1985, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1985, IV, No 289.

ويفهم من ذلك أنه يجوز للموكل إقرار شروط الإعفاء أو التحديد من المسؤولية، وإن لم يكن قد وافق عليها ابتداءً. ويراعى أنه لا يجوز التمسك بالمسؤولية المحددة إذا ارتكب الناقل خطأ جسيماً في اجتاز النقل^(١).

ويتشدد القضاء الفرنسي في شأن سريان شروط تحديد مسؤولية الناقل تجاه الموكل. فلا يكفي استناد الوكيل بالعمولة للنقل إلى أنه يقدم خدماته إلى الموكل طبقاً للشروط العامة للمؤسسة الخاصة به، والتي تتضمن تحديداً لمسؤوليته على ضوء تحديد مسؤولية الناقلين الذين يعاقدهم^(٢). كذلك لا يحتج بشرط التحديد الذي يكون مطبوعاً في ظهر إيصال التسليم الذي يقدمه الوكيل بالعمولة للنقل إلى الموكل أو أحد تابعيه، وتصبح قراءته وإدراكه مضمونه^(٣).

ويثور التساؤل عن مدى جواز تمسك الوكيل بالعمولة للنقل بأحكام تحديد المسؤولية التي تتضمنها القواعد المنظمة لبعض أنواع النقل. ذلك أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية محدودة، سواء على صعيد القانون الداخلي^(٤)، أو على صعيد الاتفاقيات الدولية للنقل البحري الدولي^(٥). كذلك تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية محدودة، على الصعيدين الداخلي^(٦)، والدولي^(٧)، فهل يجوز

(١) Cour d'appel de Paris, 15 décembre 1986, précité

(٢) Cour d'appel de Paris, 26 janvier 1981, Bulletin des Transports, 1981. 141.

(٣) Cassation Commerciale, 14 avril 1992, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1992, IV, No 166.

(٤) المادة ٢٢٣ من قانون التجارة البحرية لعام ١٩٩٠.

(٥) المادة ٤ فقرة (خامساً) من معاهدة بروكسل لحدوث الشحن، الموقعة في ٢٤ أغسطس ١٩٢٤، والمادة ٦ بند (أ) من إتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري الدولي الموقعة في هامبورج بتاريخ ٣ مارس ١٩٧٨.

(٦) المادة ٢٩٢ من قانون التجارة.

(٧) المادة ٢٢ من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ والمادتان ٢١ و٢٢ من إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. وتجدر الإشارة إلى أن إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ جعلت المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الدولي ضمن حدود معينة، مع التزامات ضئيلة فيما يتجاوز هذه الحدود.

للوكيل بالعمولة للنقل البحري أو للنقل الجوي التمسك بأحكام تحديد مسئولية الناقل البحري أو مسئولية الناقل الجوي؟

لقد عرض الأمر على القضاء الفرنسي في شأن النقل الجوي، وذهب إلى أن مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل الجوي تتحدد على ضوء أحكام اتفاقية وارسو التي يخضع لها عقد النقل للجوى. ويترتب على ذلك أنه يجوز للوكيل دفع مسئوليته تجاه الموكل لذات الأسباب التي يجوز بموجبها للناقل الجوي دفع مسئوليته^(١). لكن فيما يتعلق بأحكام تحديد المسئولية ذهب القضاء الفرنسي إلى أن اتفاقية وارسو لا تسرى على العلاقة بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل والتي تنشأ عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل. ويترتب على ذلك أن لا يجوز للوكيل التمسك بأحكام تحديد المسئولية، وخاصة أن الوكيل بالعمولة للنقل لا يدخل في مفهوم الناقل الفعلى في اتفاقية جوادا لا غارا المكملة لاتفاقية وارسو^(٢).

وإذا سلمنا بالحل المتقدم في شأن النقل الجوي ، فإنه ينطبق من باب أولى في مجال النقل البحري حيث لم تواجه معاهدة بروكسل لسندات الشحن ظاهرة الناقل الفعلى، ولا يثور تبعاً لذلك التساؤل حول مدى جواز اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل البحري ناقلاً فعلياً، يفيد من أحكام تحديد المسئولية.

لكننا نرى عدم صحة الحل المشار إليه في ظل القانون المصرى. ونشير أولاً إلى أن اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل الجوي ناقلاً فعلياً لا يثور مطلقاً لأن الوكيل لا يتولى تنفيذ النقل بنفسه. ولكن قد يثور الفرض الذى يعد فيه الوكيل ناقلاً متعاقداً فى مواجهة مرسل البضائع وذلك حينما يكون وكيلاً عن الناقل الجوي وليس وكيلاً عن المرسل. ففى هذه الحالة يتعاقد الوكيل على النقل لا على ضمان تنفيذ، ويكون ناقلاً متعاقداً، وبما أنه لا يتولى إنجاز النقل بنفسه وإنما يتولاه موكله، يصبح هذا الأخير ناقلاً فعلياً.

Cassation Commerciale, 28 février 1984, Bulletin Civil de la Cour (١)
de cassation, 1984, IV, No 78 .

Cour d'appel de Paris, 18 juin 1992, JCP 1992, IV 2850. (٢)

ويغض النظر عن صحة تحليلنا المتقدم، نرى أن الوكيل بالعمولة عن الموكل مرسل البضائع لا يفيد من أحكام التحديد القانوني لمسئولية الناقل، سواء أكان وكيلاً بالعمولة للنقل الجوي أو وكيلاً بالعمولة للنقل البحري. وسندنا في ذلك نص المادة ٢٨٠ من قانون التجارة وهي تجيز للوكيل بالعمولة للنقل أن يتفق مع الموكل على تحديد مسئوليته فلا تترتب المسئولية المحدودة بقوة القانون.

المطلب الثاني

مظاهر التقارب من حيث الأحكام الخاصة بدعوى المسئولية

لأجل إبراز مظاهر التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل نبحث المسألتين الآتيتين: الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية وتقدم هذه الدعوى .

أولاً: الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية:

يلاحظ أنه في ظل القانون الفرنسي الذي يأخذ بنظام الدفع بعدم قبول الدعوى، يفيد الوكيل بالعمولة للنقل من الدفع بعدم قبول دعوى إذا قام بتسليم البضائع إلى المرسل إليه وأغفل هذا الأخير تقديم الاحتجاج^(١). لكنه تجاه الموكل يكون مكلفاً بتحرير الاحتجاج في مواجهة الناقل عند تسلمه البضائع منه، وبالتالي يبقى مسؤولاً تجاه الموكل وإن تمسك الناقل بعدم قبول دعوى المسئولية^(٢).

أما في ظل القانون المصري الذي لم يأخذ بنظام الدفع بعدم قبول الدعوى في قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ إلا في حدود معينة سبق لنا العرض لها^(٣)، يفترض في الوكيل الكشف عن البضائع حين تسلمها من الناقل، فلا يلزم

Cassation Commerciale, 13 avril 1972, Dalloz 1972, Sommaires (١) 152.

Cassation Commerciale, 16 October 1967, Dalloz 1968, Sommaires (٢) 45.

(٣) راجع ص ٧٣ من هذا المؤلف.

الموكل بإخطار الوكيل بالعمولة للنقل بالضرر وبالتالي لا يجوز لهذا الأخير الدفع بعدم قبول الدعوى في مواجهة الموكل .

ثانياً ، تقادم دعوى المسؤولية ،

فيما يتعلق بتقادم دعوى مسؤولية الناقل ، يسرى أحكام التقادم على الوكيل بالعمولة للنقل^(١) . إلا أنه يلاحظ أن الأمر يكون مقصوراً على مسؤولية الوكيل عن الأضرار الناشئة عن تنفيذ النقل^(٢) . أما إذا تعلق الأمر بإخلال الوكيل بالتزاماته الناشئة عن الوكالة بالعمولة فيما لا يتعلق بهلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ، تخضع دعوى المسؤولية للقواعد العامة في سقوط الدعوى بمرور الزمن^(٣) . ولذلك تخضع الدعوى للأحكام الخاصة بتقادم دعوى مسؤولية الناقل وإن كلف الوكيل بالعمولة للنقل بما يجري عليه العمل من تكليف للناقل ذاته ، مثل تسليم البضائع إلى المرسل إليه مقابل قبض الثمن^(٤) . أما إذا تجاوز الأمر ما يكلف به الناقل عادة مثل الإفراج الجمركي عن البضائع ، تخضع دعوى المسؤولية في حالة إخلاله بهذا التكليف للقواعد العامة^(٥) .

ويراعى أنه في الفرض الذي يلتزم فيه الوكيل بالعمولة للنقل بتسليم البضائع في محل المرسل إليه ، فإن مدة التقادم لا تسرى من تاريخ تسلم الوكيل بالعمولة

(١) لإدوار عيد ، ١٢٩٠ . المادة ٢٨٣ من قانون التجارة التي تعيل إلى السادتين ٢٥٤ و ٢٧٢ من القانون ذاته وتحققان بتقادم الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء وتقدم الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص على التوالي . أنظر : RODIERE et MERCADAL, N°273 .

(٢) Cassation Commerciale, 20 avril 1967, Dalloz 1968, Jurisprudence 33.

(٣) Cassation Commerciale, 8 avril 1967, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1967, III, No 132.

(٤) Cour d'appel de Paris, 13 Septembre 1989, 1989, Dalloz 1989, Informations Rapides 248.

(٥) Cassation Commerciale, 11 décembre 1985, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1985, IV, No 294.

للنقل البضائع من الناقل، لكنها تسرى اعتباراً من تاريخ تسلم المرسل إليه للبضائع في المحل المتفق عليه^(١).

ونشير أيضاً إلى أنه فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن تنفيذ النقل الجوى تخضع دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لحكم تقادم دعوى مسؤولية الناقل طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو^(٢).

المبحث الثاني

مظاهر التباين بين مسؤولية الوكيل

بالعمولة للنقل ومسؤولية الناقل

تكون مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولية مزدوجة. فهو يضمن تنفيذ النقل كما رأينا، لكنه يسأل فوق ذلك عن أخطائه الشخصية تجاه الموكل، وذلك بوصفه وكيلاً بالعمولة^(٣).

وإذا كان ضمان تنفيذ النقل هو الذى تبلورت عنده مظاهر التقارب بين مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسؤولية الناقل فإن مظاهر التباين بين المسؤوليتين تعود إلى قيام مسؤولية الوكيل تجاه الموكل مرسل البضائع تطبيقاً لأحكام عقد الوكالة بالعمولة.

إن عقد الوكالة بالعمولة يرتب التزامات على عاتق طرفيه: الوكيل بالعمولة والموكل. وبالتالي يكون الطرفان مسؤولين عند الإخلال بالالتزامات المترتبة على عاتقهما. ولا تعد الوكالة بالعمولة للنقل استثناءً على ذلك، وبالتالي يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن عدم تنفيذ التزاماته العقدية^(٤).

(١) Cassation Commerciale, 3 janvier 1978, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1978, IV, No 6.

(٢) قارن موقف القضاء الفرنسى في هذا الصدد :

Tribunal de commerce de Paris, 28 novembre 1979, Bulletin des Transports, 1980. 54.

RODIERE et MERCADAL, No 299.

(٣)

Cour d'appel de Paris, 24 mars 1983, Bulletin des Transports, 1983. 542. (٤)

وتتمثل مظاهر التباين بين مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسؤولية الناقل في تحديد الأخطاء التي يسأل عنها الوكيل تجاه الموكل المرسل من جانب وفي تحديد ماهية الضمانات التي تتقرر للوكيل بالعمولة للنقل إزاء الموكل من جانب آخر.

المطلب الأول

الأخطاء التي يسأل عنها الوكيل بالعمولة للنقل

يمكن القول أن هناك طائفتين من الأخطاء التي يسأل عنها الوكيل بالعمولة للنقل إزاء الموكل مرسل البضائع: الأولى هي تلك الأخطاء التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، بينما الطائفة الثانية من الأخطاء تتمثل في تلك التي تؤدي إلى الإضرار بمصالح الموكل .

أولاً، الأخطاء المفضية إلى إعفاء الناقل من المسؤولية،

يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن أخطائه الشخصية بصفة أساسية^(١)، لكن لأخطائه أثرًا خاصًا في مجال النقل، لأنها قد تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، استنادًا إلى مركزه كمرسل في عقد النقل، وحال فعل المرسل موجبًا لدفع مسؤولية الناقل^(٢).

ولذلك إذا كان الوكيل بالعمولة للنقل غير مسئول بحسب الأصل في الأحوال التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية قانونًا، إلا أن ذلك مشروط ألا يكون الأمر راجعًا إلى خطأ الوكيل^(٣).

Cassation Commerciale, 22 juillet 1986, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1986, IV, No 187.

RODIERE et MERCADAL, No 309.

(٢)

Cour d'appel de Rouen, 2^e Chambre Civile, 24 mai 1995, Droit Maritime Français, No 559, avril 1996. p. 369, note TASSEL.

(٣)

وتطبيقاً لذلك يكون الوكيل بالعمولة للقل مسؤولاً عن الخطأ في تغليف البضائع^(١)، ما لم يكن سوء التغليف راجعاً إلى فعل الموكل^(٢). فبوجه عام لا يكون الوكيل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع إذا كان راجعاً إلى خطأ ارتكبه الموكل أو أحد تابعيه.

وإذا تم نقل البضائع في حاويات يلتزم لوكيل برص البضائع فيها، ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضائع نتيجة تجاوزها وسوء رصها^(٣).

ويكون الوكيل بالعمولة للقل مسؤولاً عن الأضرار التي تترتب بسبب عدم إتباعه التعليمات الصادرة له من الموكل. فيكون الوكيل مسؤولاً إذا لم يحدد قيمة البضائع للناقل، ويلتزم بالقدر الذي لا يغطيه التعويض الذي يقوم الناقل بدفعه^(٤). ويؤكد ذلك عدم سريان شروط تحديد المسؤولية تجاه الموكل لأنه بتكليف الوكيل إعلان قيمة البضائع للناقل يكون قد أبدى رفضه ليس فقط لشروط تحديد المسؤولية وإنما أيضاً رفضه سريان الأحكام القانونية للمطلقة بتحديد المسؤولية.

ثانياً: الأخطاء المفضية إلى الإضرار بمصالح الموكل،

يسأل الناقل أولاً عن عدم إتباع تعليمات الموكل في اختيار وسيلة النقل، مما أدى إلى ارتفاع تكلفة النقل^(٥).

والأصل ثانياً أن الوكيل بالعمولة لا يكون ملتزماً بالتأمين على البضائع ما لم

Cour d'appel de Paris, 15 juin 1975, Droit Maritime français, 1980, (١) p. 86.

Cassation Commerciale, 3 Octobre 1989, Bulletin Civil de la Cour (٢) de cassation, 1989, IV, No 245.

Tribunal de commerce de Paris, 19 novembre 1979, Droit Maritime (٣) Français, 1980, p. 376.

Cour d'appel de Rouen, 16 août 1979, Droit Maritime Français, (٤) 1980, No 272.

Cour d'appel de Paris, 27 février 1975, Bulletin des Transports, (٥) 1975. 131.

يتفق على ذلك^(١). ويشترط القضاء في هذا الصدد صدور تعليمات واضحة ومحددة من الموكل تلزم الوكيل بالتأمين على البضائع، ولا يكفي لالتزام الوكيل النص في العقد على اتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع^(٢).

وبوصفه وسيطاً يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن اختياره للناقل الذي يتعاقد معه. فهو يسأل في حالة اختيار ناقل غير مؤهل لإنجاز عملية النقل^(٣). كذلك يكون الوكيل مسئولاً عن اختيار وسيلة نقل بطيئة لا تسمح بوصول البضائع سليمة إلى مكان الوصول^(٤). ويضاف إلى ذلك التزام الوكيل بالتأكد من أن الناقل مؤمن من مسؤوليته، وإلا تحمل وحده تبعه عدم التزام الناقل أو عجزه عن دفع التعويض^(٥).

ويلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بإبداء النصح إلى الموكل وتقديم جميع المعلومات التي تهمة معرفته حول تنفيذ النقل^(٦). لكن الوكيل لا يسأل عن عدم إخطار الموكل بالمخاطر التي تحيط بالبضائع إذا كان في مقدور الموكل تقدير مخاطر النقل^(٧).

ESCARRA et RAULT, No 929.

(١)

إدوار عيد، ف ١٣٩.

Cassation Commerciale, 27 Octobre 1975, Bulletin des Transports, 1975. 625.

Cour d'appel de Paris, 29 mai 1990, Dalloz 1992, Sommaires 79, (٢) observations REMOND - GUILLOU.

Cassation Commerciale, 15 janvier 1980, Bulletin des Transports, (٣) 1980. 160.

ESCARRA et RAULT, No 931.

(٤)

Cour d'appel de Bordeaux, 13 Juillet 1982, Bulletin des Transports, (٥) 1982. 542.

Cassation Commerciale, 18 juin 1980, Bulletin des Transports, (٦) 1980. 552.

Cassation Commerciale, 22 avril 1986, Bulletin des Transports, 1986. 395.

Cour d'appel d'Aix - en - Provence, 7 décembre 1977, Bulletin des (٧) Transports. 1978. 264. Cassation commerciale, 31 janvier 1978, JCP 1979, II, 1942, note RODIERE.

ويلاحظ أنه إذا حدثت زيادة في أثمان النقل بفعل السلطات العامة، يكون الموكل ملتزماً بأداء الزيادة إلى الوكيل. إلا أنه يشترط لذلك أن يكون الوكيل قد نبه على الموكل بإمكانية حدوث ذلك، وإلا يعتبر الوكيل مرتكباً لخطأ مهني يستوجب عدم التزام الموكل بالزيادة في أجرة النقل^(١).

ومن المشاهد أن تكاليف الوكيل بالعمولة بتنفيذ النقل قد يصاحبه صدور تعليمات عن الموكل تتعلق بمصالح خاصة به. والمثال على ذلك أن يملى على الوكيل التعاقد مع وكيل عبور أو وكيل بالعمولة آخر لبعض مراحل النقل. فإن كان مثل هؤلاء يختارهم الموكل لا يسأل الوكيل عن أخطائهم^(٢). أما إذا ترك الموكل حرية اختيارهم للوكيل يكون هذا الأخير مسؤولاً عن أخطاء من يختارهم الوكيل^(٣). ونشير إلى أنه يجب في جميع الأحوال أن يستند اللجوء إلى وكلاء إلى ترخيص بذلك من الموكل، تطبيقاً للمادة ٢٨١ من القانون التجاري^(٤).

ويلاحظ في هذا الصدد أنه لا يجوز للوكيل دفع مسؤوليته تأسيساً على أن تعاقدته مع أحد الوكلاء جاء نتيجة ما فرضته عليه هيئة عامة تتمتع بامتياز حصري. ذلك أن الوكيل يكون مدركاً إمكانية ذلك، أو يفترض فيه إدراك ما يرتبط بتنفيذ النقل من مخاطر^(٥).

(١) Cassation Commerciale, 9 mai 1977, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1977, IV, No 127.

(٢) Cassation Commerciale, 4 décembre 1973, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1973, IV, No 345. Cour d'appel de Lyon, novembre 1974, Bulletin des Transports, 1975. 46.

(٣) Cour d'appel de Paris, 12 mars 1975, Bulletin des Transports, 1975. 180.

Cour d'appel de Paris, 28 mars 1977, Bulletin des Transports, 1977. 348.

(٤) إدوار عيد، ص ١٢٨.

(٥) Cassation Commerciale, 13 janvier 1987, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1987, IV, No 18. Cassation Commerciale, 5 décembre 1989, Dalloz 1990 Sommaires 270, observations REMOND - GOUILLOU.

ومن جهة أخرى قد يكلف الموكل الوكيل بقبض ثمن بيع البضائع من المرسل إليه، فإن تعهد الوكيل بذلك يكون مسؤولاً عن عدم قبض الثمن^(١). وإذا كان الوكيل مكلفاً بتسليم البضائع مقابل إفادة مصرفية بتحويل الثمن إلى حساب مصرفي للموكل يكون الوكيل مسؤولاً عن التسليم بدون الحصول على الإفادة، أو إذا تأخر في هذه الحالة عن إخطار الموكل بامتناع المرسل إليه عن تسلم البضائع^(٢). لكن الوكيل لا يسأل عن عدم صحة الإفادة المصرفية أو عن تزويرها إذا كانت الظروف لا تسمح للوكيل باكتشاف الأمر^(٣).

ويمكن القول بوجه عام أن أي أداء يكون مصاحباً لتنفيذ النقل الذي كلف به الوكيل بالعمولة للنقل يثير مسؤوليته تجاه الموكل استناداً إلى خطئه في تنفيذ الوكالة. وتتوازي هذه المسؤولية مع ضمانه حسن تنفيذ النقل وبالتالي مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

لذلك ذكرنا من قبل أن الخطأ الذي يرتكبه الوكيل بالعمولة المكلف بالإفراج لحركي عن البضائع يثير بمسؤوليته كوكيل وليس بوصفه ضامناً حسن تنفيذ لنقل^(٤). وقد يترتب على ذلك أن تكون دعوى مسؤولية الوكيل عن ضمان حسن تنفيذ النقل خاضعة لأحكام تقادم دعوى مسؤولية الناقل^(٥)، بينما تخضع دعوى المسؤولية عن الأخطاء الأخرى للقواعد العامة بالتقادم^(٦).

(١) Cassation Commerciale, 6 février 1973, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1973, IV, Mo 164.

(٢) Cour d'appel de Paris, 14 avril 1980, Bulletin des Transports, 1980, 500.

(٣) Cour d'appel de Paris, 22 avril 1977, Dalloz 1977, Jurisprudence 531, noten VASSEUR.

(٤) Cassation Commerciale, 30 mai 1995, Droit Maritime Français, No 557, février 1996, observations TASSEL.

(٥) Cour d'appel de Paris, 25 juin 1991, Bulletin des Transports, 1991, 489.

(٦) Cour d'appel de Paris, 25 Juin 1990, Dalloz 1991, Informations Rapides 219.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنه في ظل القانون الفرنسي إذا كانت شروط إعفاء الناقل من المسؤولية تقع باطلة، إلا أن هذه الشروط تعد صحيحة في العلاقة بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل. وبالتالي يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية سواء عن أخطائه الشخصية أو فيما يتعلق بضمانة حسن تنفيذ النقل^(١).

المطلب الثاني

ضمانات الوكيل بالعمولة للنقل

إذا كان الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً على النحو المتقدم بيانه في مراجعة الموكل، إلا أنه يتمتع مع ذلك ببعض الضمانات الخاصة. وتتمثل هذه الضمانات في ضمانتين جوهريتين: الأولى هي الامتياز المقرر للوكيل على البضائع التي يتولى الإشراف على نقلها، والثانية هي حقه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية.

أولاً: امتياز الوكيل بالعمولة للنقل،

فيما يتعلق بالحقوق المالية المقررة للوكيل بالعمولة للنقل يكون للوكيل امتياز على البضائع التي يحوزها لحساب الموكل. لكن يلاحظ أن هذا الامتياز هو امتياز الناقل المنصوص عليه في المادة ٢٣٩ فقرة (٢) من قانون التجارة، وذلك عملاً بنص المادة ٢٨٣ من ذات القانون الذي تنص على أنه إذا دفع الوكيل بالعمولة أجره الناقل للناقل حل محله فيما له من حقوق^(٢).

ثانياً: رجوع الوكيل بالعمولة للنقل على الناقل بالمسؤولية،

يبقى أهم المكتات المقررة للوكيل بالعمولة للنقل، تخفيفاً من قسوة مسئولياته تجاه الموكل، هو إمكانية إثارة مسؤولية الناقل بصفته مرسلأ في عقد النقل. ويشترط اتجاه في القضاء الفرنسي أن يكون الوكيل قد دفع التعويض إلى الموكل

RODIERE et MERCADAL, No 288.

(١)

ESCARRA et RAULT, No 928.

(٢)

لكي يتمكن من إثارة مسؤولية الناقل^(١). لكن اتجاه آخر لا يشترط ذلك، لأن الأصل هو رجوع الموكل على الوكيل الضامن^(٢)، وهو ما لا يجب الأخذ به في ظل القانون المصري حيث يقرر للموكل رجوع مباشر على الناقل بالمسؤولية العقدية.

مع ذلك إذا كان الوكيل بالعمولة قد دفع التعويض إلى الموكل، فإنه لا يرجع على الناقل بالمسؤولية إلا في حدود ما دفعه للموكل^(٣)، وهو ما يتفق مع مركز الوكيل بالعمولة للنقل كضامن للوكيل حسن تنفيذ النقل. إلا أن الوكيل بالعمولة لا يكون ملزماً بإثبات حلوله محل الموكل^(٤)، لأنه في حقيقة الأمر يستند في الرجوع إلى مركزه القانوني كمرسل في علاقته بالناقل، ولا يكون بحاجة إلى الحلول محل الموكل في حقوقه.

ونشير أخيراً إلى أنه في الحالات التي يكون فيها للمرسل إليه الرجوع على الوكيل بالعمولة للنقل، لا يحتج في مواجهته بشروط تحديد المسؤولية التي قد يتضمنها عقد الوكالة بالعمولة للنقل، ذلك أن المرسل إليه يعد أجلباً عن هذا العقد^(٥).

Cassation Commerciale, 4 mai 1982, Bulletin Civil de la Cour de (١) cassation, 1982, IV, No 151. Cassation Commerciale, 23 septembre 1983, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1983 IV, No 549. Cassation Commerciale, 2 février 1993, Dalloz 1993, Informations Rapides 59.

Cassation Commerciale, 4 novembre 1977, Bulletin Civil de la Cour (٢) de cassation, 1977, No 247. Cassation Commerciale, 18 décembre 1978, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1978, IV, No 315.

ونشير إلى أنه للاعتبارات المتقدمة لم تكن محكمة النقض الفرنسية تجيز رجوع الموكل على كل من الناقل والوكيل بالعمولة بالتضامن لاختلاف أساس مسؤولية كل منهما :

Cassation Commerciale, 5 décembre 1951, Dalloz 1952, Jurisprudence 449, note GORE.

Cour d'appel de Rouen, 14 mai 1980, Bulletin des Transports, 1980. (٣) 331.

Cassation Commerciale, 13 juin 1989, Bulletin Civil des Transports, (٤) 1989. 527.

Cassation Commerciale, 26 mai 1992, Bulletin Civil de la Cour de (٥) cassation, 1992, IV No 221.

القسم الثاني النقل البحري

يتميز النشاط البحري بأنه نشاط يتم في بيئة محددة هي البيئة البحرية، وتستخدم في تحقيقه وسيلة خاصة هي السفينة.

ولعل هذه الخصائص المميزة للنشاط البحري هي التي حملت الفقه على أن ينادى باستقلال القانون البحري وذاتيته في مواجهة القانون التجاري، مما يترتب عليه عدم جواز تطبيق نصوص التقنين التجاري فيما لم يرد بشأنه نص خاص في القانون البحري ووجوب الرجوع مباشرة إلى المواعيد العامة في المادتين المدنى^(١).

ومع ذلك لا نرى في القانون البحري سوى فرع من فروع القانون التجاري، لا يتمتع إزاءه بأى استقلال أو ذاتية. ولا أدل على ذلك من خضوع المشروع البحري للقواعد الخاصة بالمشروع التجاري وخضوعه لقواعد أنظمة التجار^(٢).

ومن بين صور استغلال البيئة البحرية تبغى الملاحة البحرية أهمها، ووسيلتها هي السفينة. ويتحقق الاستغلال التجاري عبر الملاحة البحرية بنقل البضائع والأشخاص بحرًا سواء بتقديم خدمة النقل مباشرة للغير (عقد النقل البحري) أو بتأجير السفينة لمن يتولى عمليات النقل (عقد إيجار السفينة).

PODIERE : Le Particularisme du Droit maritime, DMF. No 304, (١) avril 1974, p. 195 et s.

مصطفى. كمال طه: أصول القانون البحري، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ١٩٥٢، ص ٤٦٠. محمود سمير الشرفاوى: لقانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٩٨٧، ص ٤١٠. زكى زكى الشعراوى : القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٩٨٨، ص ٦٧.

(٢) لمزيد من التفاصيل انظر : مؤلفنا الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، السفينة، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ٢٥ وما بعدها.

ونعرض فى هذا المقام لأحكام إيجار السفينة من جهة ثم لأحكام النقل البحرى للبضائع وما يرتبط بالنقل من نشاط تبادل السلع عبز البحر فيما يعرف بالبيع البحرى، من جهة ثانية، ولأحكام النقل البحرى للأشخاص أخيراً. ويمكن توزيع هذه الموضوعات على ياببن، نعرض فى الباب الأول لعقود الاستغلال البحرى ، عارضين للأحكام المنظمة لعقد إيجار السفينة من جانب وللبعير البحرى من جانب آخر، بينما نعرض فى الباب الثانى لعقود النقل البحرى ونعرض فيه لأحكام عقد النقل البحرى للبضائع من جهة ولأحكام عقد النقل البحرى للأشخاص من جهة أخرى. إلا أننا نبدأ دراستنا للنقل البحرى بتحديد المفهوم القانونى للسفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرى التى تتحقق بواسطتها عمليات النقل البحرى.

المبحث التمهيدي

تعريف السفينة

تعرف المادة الأولى فقرة أولى من قانون التجارة البحرية السفينة بأنها كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح.

والمفهوم المتقدم لما يعد سفينة هو الذى يتحدد به نطاق تطبيق القواعد القانونية الواردة بالبواب الأول من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والمتعلقة بالسفينة.

والمفترض فى تعريف السفينة الوارد بقانون التجارة البحرية أن يحدد مفهومها القانونى بوجه عام، بمعنى أن تنظيم أى جانب من جوانب الملاحة البحرية بموجب قانون آخر يتناول السفينة بأحكام خاصة، يؤخذ فيه بذات المفهوم القانونى للسفينة^(١). ومع ذلك يلاحظ أن القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن تبين مفهوما مغايرا للسفينة عن المفهوم الوارد بقانون التجارة البحرية، وهو ما يجب أخذه فى الاعتبار عند تحديد نطاق تطبيق قانون سلامة السفن^(٢).

(١) ولا يحول ذلك دون أن يتناول قانون خاص تنظيم جانب من الملاحة البحرية للذراع معين من السفن. والمثال على ذلك القانون رقم ٢٥٣ لسنة ١٩٥٢ الخاص بتنظيم شئون أفراد طاقم السفن التجارية المخصصة للقل الأشخاص أو البضائع، دون غيرها من أنواع السفن الأخرى، لكنه قانون لا يأخذ بمفهوم خاص للسفينة يعارض مع مفهومها فى قانون التجارة البحرية.

(٢) فالقانون يميز أولاً بين السفينة والوحدة للبحرية، مع ملاحظة أن أحكامه تسرى عليهما معاً. وفى مفهوم المشرع تنقسم للوحدات البحرية إلى وحدات آلية ووحدات غير آلية. والوحدات الآلية تنقسم بحسب طبيعة عملها إلى قسمين:

(١) وحدات آلية تعمل خارج الميناء فى رحلات دولية أو ساحلية كالقاطرات والرافعات ويخوت الذرة واللشبات.

(٢) وحدات آلية تعمل فى حدود الميناء أو داخله كالقاطرات والرافعات وناقلات التعمين والبيترول والمياه وللشبات الصيد بالصدار والذرة ونقل الركاب وأجهزة الحفر البحرية. أما الوحدات غير الآلية فهى فى مفهوم القانون تعمل جميعها داخل الميناء أو فى حدوده كالرافعات والصنادل والمواعين والقلايك بأنواعها.

-/-

ونوالى فى هذا المؤلف تحليل عناصر تعريف السفينة طبقا لقانون التجارة البحرية . فبتعريف السفينة بأنها المنشأة التى تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح، يكون المشرع قد اشترط توافر ثلاثة عناصر فى السفينة: أن تكون منشأة وأن تخصص للملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح، وأن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

المطلب الأول

السفينة منشأة

السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية هى من صنع الإنسان^(١)، فهى منشأة يتم بناؤها بقصد استخدامها فى الملاحة البحرية بصفة معتادة^(٢).

ولا أهمية بعد ذلك لطريقة البناء، أو أوصاف السفينة من حيث الشكل ومادة صنعها وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية. كذلك لا أهمية لطريقة تسييرها، سواء بالشرع أو البخار وأيما كان نوع الطاقة المستخدمة فى تسيير السفينة^(٣). كذلك لا تمييز بين السفن من حيث الحمولة، فيستوى أن تكون المنشأة كبيرة الحجم أو صغيرة الحجم^(٤).

- وبالنسبة إلى السفن يميز القانون بين سفن الركاب والسفن غير المخصصة لنقل الركاب. ويحدد مفهوم سفينة الركاب بأنها التى تعمل أكثر من إثنتى عشر راكباً وتعمل فى رحلات دولية أو ساحلية. أما السفينة غير المخصصة لنقل الركاب فهى التى لا تعمل أكثر من اثنتى عشر راكباً فى رحلات دولية أو ساحلية، كسفن البضاعة وناقلات البترول والمياه والمحروب وسفن الصيد والسفن الشراعية بألة مسيرة مساعدة.

ويستصح مما تقدم أنه فى مفهوم قانون سلامة السفن نعد سفينة المنشآت التى تقوم إما بملاحة أعالي البحار وإما بملاحة ساحلية، مع استبعاد تلك التى تقوم بملاحة حدية والتى تدخل فى مفهوم الوحدات مع غيرها من المنشآت التى لا تعد من الوجهة القانونية سفناً.

(١) على البارودى، مبادئ القانون البحرى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، بحد ١.

(٢) DU PONTAVICE: Le statut des navires Litec Paris, P. 1976, p.13.

(٣) مصطفى كمال طه، أصول القانون البحرى، المرجع السابق، بحد ٧٥، ويقرتب على ذلك أن المنشآت التى تعمل بالطاقة الذرية تدخل فى مفهوم السفينة:

LEGENDRE: Les navires à réacteurs nucléaires et Le droit maritime, Droit Maritime Français, No 275, novembre 1971, p. 643.

(٤) رفعت فخرى: الوجيز فى قانون للتجارة البحرية للمصرى الجديد، ١٩٩٢، ص ٣

ويثير اعتبار السفينة منشأة مسألتين: الأولى تتعلق بحكم السفينة وهي لا تزال تحت البناء ومدى إمكان تطبيق الأحكام الخاصة بالسفينة عليها. وتتعلق المسألة الثانية بملحقات السفينة، إذ يثور التساؤل عما إذا كان مفهوم المنشأة يقتصر على بدن السفينة وهيكلها أم أنه يمتد إلى الملحقات.

(١) المنشأة قيد البناء، لاشك أن المنشأة مكتملة الصنع تعتبر سفينة مادامت تخصص للملاحة البحرية، ولو لم تبدأ رحلاتها البحرية بعد (١). أما المنشأة قيد البناء فلا تعد سفينة، رغم امكانية إثبات اتجاه نية طالب البناء إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها (٢).

الأن المشرع خرج على هذا الحكم فيما يتعلق بأحكام الرهن البحري من جهة وأحكام التأمين البحري على السفينة من جهة أخرى. فقد أخضع المشرع رهن السفينة تحت البناء لأحكام الرهن البحري (٣)، كما أخضع للتأمين على السفينة في دور البناء للأحكام الخاصة بالتأمين البحري على السفن (٤). ويلزم في هاتين الحالتين أن تكون نية طالب البناء متجهة إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها (٥).

(ب) ملحقات السفينة: نص المشرع في الفقرة الثانية من المادة الأولى من قانون التجارة البحرية على أن «تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها». ويتضح من ذلك أن السفينة كمنشأة لا تقتصر على بدنها أو هيكلها، وإنما تمتد إلى ملحقات السفينة.

ولقد حسم المشرع الخلاف الذي كان دائراً في الفقه حول تحديد المقصود

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٦٣.

(٢) SAFA: Aspects juridiques de la définition du navire en droit Libanais, en droit comparé et en droit international privé, Droit Maritime Français, No 330, Juin 1976, p. 371.

(٣) المادة ٤٤ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٤) المادة ٣٨٦ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٥) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٤.

بالملاحقات^(١). فهي تشمل جميع الأشياء، سواء أكانت ثابتة بالسفينة أو غير ثابتة بها، التي تكون لازمة ليس فقط لملاحتها البحرية بمعناها الفني وإنما أيضاً لازمة لاستغلال السفينة في وجه النشاط المخصصة له. ولذلك يعتبر من ملحقات السفينة الأجهزة والمعدات اللازمة لملاحة السفينة، كالمراجل والبوصلات والاسطرلاب، والأجهزة والمعدات اللازم توفرها لمواجهة الأخطار البحرية، كأدوات إطفاء الحريق وقوارب النجاة، وكذلك المعدات اللازمة لاستغلال السفينة في القيام بالنشاط المخصصة له، كرافعات السفينة لشحن البضائع وتفريغها أو شباك الصيد وأدواته بالنسبة إلى سفن الصيد^(٢).

وتأتى أهمية الملاحقات من أن الحقوق الواردة على السفينة إنما تشمل ملحقاتها^(٣). كما أن التصرف الذي يرد على السفينة إنما يشمل ملحقاتها دون حاجة إلى ذكر خاصة بالعقد، مع مراعاة وجوب أن تكون السفينة وملحقاتها مملوكة لشخص واحد^(٤). ويترتب على ذلك أنه على أطراف الاتفاق استبعاد كل أو بعض الملحقات من نطاق التصرف إذا كان المراد هو عدم شمول الاتفاق لتلك الملحقات^(٥). ويفهم من ذلك أن فصل الملحقات عن المنشأة لا يترتب عليه فقدانها بوصفها كمسببة، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار إمكانية استبدال أجهزة ومعدات السفن بصفة دورية.

(١) دار هذا الخلاف حول محورين: الأول هو التمييز بين أجزاء السفينة وملحقاتها في ضوء التواعد العامة، والثاني هو التمييز بين الملحقات اللازمة للملاحة البحرية وتلك اللازمة لاستغلال السفينة في نشاطها.

(٢) DESOLA : Agrés et appareils, Litec, Paris, 1974, No 18 et s.

(٣) محمود سمير الشراوى، المرجع السابق، بند ٤٥.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٧٧.

(٥) زكى زكى الشعراوى، المرجع السابق، ص ١٣٨.

المطلب الثاني

تخصيص المنشأة للملاحة البحرية

ينصه على أن السفينة هي المنشأة التي تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، يكون المشرع المصرى قد انتصر لضابط تخصيص المنشأة للملاحة البحرية لإعتبارها سفينة^(١).

والتخصيص للملاحة البحرية، وإن كان يفترض صلاحية المنشأة لهذه الملاحة، إلا أنه عنصر لازم لإكتساب المنشأة وصف السفينة. ذلك أن العديد من مجارى المياه الداخلية في مصر، كنهر النيل والبحيرات، تسمح لمنشآت كبيرة الحجم نسبياً بالملاحة فيها، وتكون هذه المنشآت في الوقت ذاته صالحة للملاحة البحرية^(٢). ولذلك، ومن أجل عدم اخضاع المراكب المخصصة للملاحة النهرية لأحكام القانون البحرى، لزم أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية، مع عدم الاكتفاء بصلاحياتها لهذه الملاحة.

ويذكر المشرع المصرى المنشأة التي «تعمل عادة، أو تلك التي تكون معدة للعمل»، مما يثير التساؤل حول مفهوم التخصيص للملاحة البحرية، وبين وجوب أن يكون التخصيص فعلياً أو الاكتفاء بتوفر نية التخصيص للملاحة البحرية لدى مالك المنشأة.

والواقع أن تطبيق بعض أحكام القانون البحرى قد يكون واجباً قبل بدء المنشأة في ممارسة نشاطها، وفي هذه الحالات يكفى أن تكون المنشأة «معدة للعمل» في الملاحة البحرية لتطبيق تلك الأحكام^(٣). أما بعد أن تبدأ المنشأة في

(١) تشهد القولتين المقارنة ثلاثة ضوابط مختلفة لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية: ضابط تسجيل المنشأة في سجل السفن، وضابط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية، وضابط تخصيص المنشأة للملاحة البحرية. انظر. SAFA, op. cit. p. 367.

(٢) وهذه الظاهرة هي التي أثارت التساؤل حول حكم الملاحة المختلطة في القانون المصرى.

(٣) وتتعلق هذه الأحكام بتلك الخاصة ببناء السفينة، إذ لا يمكن تطبيق هذه الأحكام مالم تنجس نية طالب البناء إلى تخصيصها للملاحة البحرية، وكذلك طلب تسجيل المنشأة في سجل السفن فور تمام بنائها وقبل بدء الملاحة، وأحكام التصادم البحرى في حالة وقوعه عند انزال المنشأة البحرية إلى البحر فور تمام صنعها.

ممارسة نشاطها، فإنه يجب أن تكون مخصصة بالفعل للملاحة البحرية حتى تحتفظ بوصفها كسفينة^(١). فإن تبدل وجه التخصيص بأن خصصت المنشأة للملاحة البحرية^(٢)، أو تحولت إلى حطام بفقدائها بصفة نهائية قدرتها على الملاحة البحرية^(٣)، فقدت المنشأة وصفها كسفينة.

ويسمح عنصر تخصيص المنشأة للملاحة البحرية باستبعاد العديد من المنشآت من مفهوم السفينة:

(١) تستبعد المنشآت المخصصة للملاحة في المياه الداخلية من مفهوم السفينة، وهنا يكمن التمييز بين السفينة، أداة الملاحة البحرية، والمركب أداة الملاحة النهرية^(٤).

(٢) تستبعد كل منشأة طافية على سطح البحر من مفهوم السفينة، كالأرصفة العائمة والجسور العائمة والأحواض العائمة والمدارس العائمة والفنادق العائمة^(٥). كذلك تستبعد العوامات المخصصة للإقامة من مفهوم السفينة، ولو أمكن لها القيام بالملاحة، طالما أن الملاحة تتم بصفة عرضية ولا تمثل النشاط المعتاد المخصص لها تلك العوامات^(٦).

(٣) تستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، بل تقدم بعض الخدمات داخل مرافق الملاحة البحرية أو في حدود الموانئ، مثل الرافعات المائية والصنادل والمواعين والبراطيم والكرافات والزوارق وقوارب الغطس^(٧).

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٢) جلال وفاء محمدين: دروس في القانون البحرى المصرى الجديد، الإسكندرية، ١٩٩٢، ص ٣٧.

(٣) على البارودى، المرجع السابق، بند ١٤.

(٤) RODIERE: Navire et navigation maritime, Droit Maritime Français, No 318, Juin 1975, p. 323.

(٥) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٦٢.

(٦) محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، بند ٤٤. زكى زكى الشمرأوى، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٧) مصطفى كمال طه، أصول القانون البحرى، سابق الإشارة إليه، بند ٧٦. على البارودى، المرجع السابق، بند ١٤.

(٤) تستبعد كذلك من مفهوم السفينة المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبتترول، ولو لم تكن ثابتة بقاع البحر أو المحيط، وذلك بالرغم مما تعرض له من مخاطر بحرية^(١).

(٥) كذلك لا تعد الطائرات المائية Hydravions من السفن، لأنها لا تستخدم سطح البحر إلا في عمليات الإقلاع والهبوط. أما الرحلة ذاتها فتتم في الجو^(٢).

ويلاحظ على تعريف المشرع للسفينة أنه لم يشترط فيها أن تكون منشأة عائمة، اكتفاءً بوجوب تخصيصها للملاحة البحرية. ولذلك يثور التساؤل عما إذا كان يقصد بملاحة السفينة قطع المسافة عبر البحر أو قطع المسافة بواسطة البحر.

فالقول بضرورة أن تتحقق الملاحة بواسطة مياه البحر يجعل من القدرة على التعويم مفترضاً أساسياً للقدرة على الملاحة. ويفترض التخصيص للملاحة قدرة المنشأة عليها^(٣). وتطبيقاً لذلك تعرف السفينة بأنها منشأة عائمة يتم تخصيصها للملاحة البحرية^(٤).

ويترتب على القول المتقدم استبعاد ما يعرف بالزحافات الهوائية Aéroglis-seurs من مفهوم السفينة، وهي مركبات تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسياً على سطح مياه البحر^(٥).

(١) REMOND- GUILLOU: Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer, Droit Maritime Français, No 437, novembre 1977, p. 675.

لذلك مد المشرع مفهوم المنشآت الخاضعة لقواعد النصارم (المادة ٢٩٢ فقرة ١) والإنقاذ (المادة ٣٠٢ فقرة ٢) لتشمل المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبتترول بشرط أن تكون من المنشآت العائمة.

(٢) على الباروندي، المرجع السابق، بند ٢٤. رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٦٢.

(٣) RODIERE: Le navire, op. Cit, No 5.

(٤) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، بند ٤٤.

(٥) DU PONTAVICE: Aéroglis eurs marins, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1972, No 1.

وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن للزحافات الهوائية الملاحة عبر اليابسة، إلا أنه لا يثور بشأنها أمر اعتبارها من السفن إلا في الفروض التي تنزل في فوق سطح البحر، وتكون ملاحظتها عبر البحر هي النشاط الذي تخصص له على وجه الإعتماد.

فالزحافات الهوائية لا تلامس بيدنها مياه البحر، فهي ليست بالمنشآت، القائمة، رغم أنها تخترق البيئة البحرية وتعرض بالتالى لمخاطره^(١).

أما اذا قيل بأن الملاحة البحرية تعنى قطع المسافة عبر البحر، دون أن يشترط فى المنشأة التى تقوم بها أن تكون عائمة، فلا شك فى وجوب اعتبار الزحافات الهوائية من السفن^(٢). وهو الرأى الذى نميل اليه باعتبار أن الزحافة الهوائية، رغم كونها منشأة غير عائمة، لا يمكنها قطع المسافة الا بواسطة سطح البحر، اذ لولا انعكاس الهواء المدفوع من محركاتها من سطح البحر لعجزت الزحافة الهوائية عن الملاحة^(٣).

ونشير أخيراً إلى أن عنصر التخصيص للملاحة البحرية يفترض قدرة المنشأة على تسييرها ذاتيا عبر البيئة البحرية، بمعنى أن يتوافر للمنشأة وسائلها الخاصة لحركتها وسيرها عبر البحر^(٤). وبالتالي يستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التى يمكن لها الملاحة وانما بالاستعانة بقوة تسيير خارجية عنها، فيما يمكن وصفه بالمقطورات البحرية^(٥).

(١) ولهذا الاعتبار يرجح بعض الفقهاء اعتبار الزحافات الهوائية من قبيل السفن: مصطفى كمال طه: القانون البحرى، سابق الإشارة إليه، بند ٢٩، هامش (٢) من ص ٣٩. رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٢) والذي يزيد من حدة الإشكال المطروح أن النظام القانونى للملاحة الجوية يستبعد الزحافات الهوائية من مفهوم الطائرة. أنظر المادة الأولى بند ٧ من قانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ التى تعرف الطائرة بما يودى إلى استبعاد الزحافات الهوائية من مفهومها. كذلك وضعت المنظمة الدولية للطيران المدنى تعريفا للطائرة يستبعد من مفهومها تلك المنشآت. أنظر:

RODIERE: Le statut des aéroglisseurs. Sur les rapports entre les inventions techniques et les concepts juridiques, Revue Française de Droit aérien, avril- juin 1969, p. 127.

(٣) قارن رأينا السابق، مؤلفنا الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الأول: السفينة، الاسكندرية، ١٩٩٣، ص ٥٠ - ٥١.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٦٢. جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٣٤.

(٥) قارن مع ذلك:

RODIERE, Le navire, op. cit, No6.

هذا وإذا كانت الملاحة البحرية تقتضى توجيه الإنسان للمنشأة التى تقوم بها، فإن ذلك لا يعنى ضرورة توفر عناصر التجهيز والطاقم والنشاط الملاحي المحدد قصرا لى اكتسب المنشأة وصف السفينة^(١).

المطلب الثالث

القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد

لا يلزم لاعتبار المنشأة البحرية سفينة أن يكون نشاطها مقصورا على الملاحة البحرية، وإنما يكفى أن تقوم بهذه الملاحة بصفة معتادة، أى على وجه الاعتياد.

ويرتّب على ذلك من جهة أن السفينة لا تفقد وصفها هذا اذا قامت برحلة نهريّة أو أكثر بصفة عارضة^(٢)، كما أن المركب الذى يقوم برحلات بحرية بصفة غير معتادة لا يكتسب من جهة أخرى وصف السفينة^(٣).

ويضاف إلى ذلك أن المساعدات البحرية التى تقتصر خدماتها ضمن حدود الموانئ أو فى داخلها لا تكتسب وصف السفينة وإن قامت برحلة بحرية، نظرا لافتقاد نشاطها الملاحي صفة الاعتياد.

وقد يحدث عملا أن تقوم المنشأة العائمة الواحدة ببعض رحلاتها فى البحر وبالبعض الآخر فى المياه الداخلية، على نحو يبين منه أن كلا من الملاحة البحرية والملاحة النهرية هما من قبيل النشاط المعتاد للمنشأة^(٤).

وقيل فى هذا الصدد أن العبارة فى تكييف المنشأة على أنها سفينة أو مركب تكون بالنشاط الغالب، فيلزم أن تكون الملاحة البحرية هى النشاط الغالب للمنشأة حتى تكتسب وصف السفينة^(٥).

لا أننا نرى أنه يكفى لإعتبار المنشأة سفينة أن تكون الملاحة البحرية نشاطا معتادا لها، وإن انتظمت كذلك فى القيام برحلات نهريّة على وجه

DU PONTAVICE: Le statut du navire, op. cit, p. 14. (١)

(٢) زكى زكى للشراوى، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٣) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٣٦، ٣٥.

(٤) على البارودى، المرجع السابق، بند ٦.

(٥) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٣٦.

الاعتیاد. وذلك لصعوبة الوقوف على النشاط الغالب من جهة^(١)، ولإكتفاء المشرع بالنص على صفة الاعتیاد دون اشتراط أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية بصفة رئيسية من جهة أخرى.

(١) وترجع هذه للصعوبة إلى اعتبارين: الأول هو تشابه الرحلات البحرية والنهرية من حيث الزمان، مما يصعب معه الوقوف على عدد الرحلات البحرية ونهرية لتحديد الطابع الغالب لأى من الملاحة البحرية والملاحة النهرية. والثانى هو صعوبة الوقوف على طابع الرحلة ذاتها فى بعض الأحوال. والمثال على ذلك ملاحة الصيد فى إحدى البحيرات المفتوحة على البحر المتوسط، فيصعب الوقوف على ما إذا كانت الرحلات الخاصة بالصيد تبنى ضمن حدود مياه البحيرة أم تتجاوزها إلى مياه البحر المتوسط.

الباب الأول

عقود الاستغلال البحري

نقصد بعقود الاستغلال البحري تلك العقود التي تأتي خدمة لعمليات النقل البحري . وأهم هذه العقود هي عقود إيجار السفينة ، ونخصص له الفصل الأول من هذا الباب ، والبيوع البحرية التي نخصص لها الفصل الثاني .

الفصل الأول

إيجار السفينة

تتعدد صور استعمال وإستغلال ملكية السفن: فهناك بعض الفروض التي يقتصر فيها مالك السفينة على إستعمالها بنفسه. وأكثر هذه الفروض فى مجالى ملاحه الصيد والزفه. وقد يستغل مالك السفينة سيفنته فى تقديم خدماته للغير، والمثال على ذلك قيام المالك للمجهز بنقل بضائع الغير أو نقل المسافرين.

ومن صور إستغلال ملكية السفن أيضاً تأجيرها للغير. وأكثر ما تثار حالات تأجير السفن فى مجال الملاحه التجارية. وفيها يضع المالك سفينته تحت تصرف الغير ليتولى إستغلالها لحسابه^(١).

وفى المجال البحرى تتعدد صور إيجار السفينة حسب مساهمة مالكيها فى إستغلالها التجارى. ففى بعض الفروض يصبح إستغلال السفينة من حق المستأجر وحده والذى يتولى أيضاً إدارتها ملاحيا. ولكن فى فروض أخرى يحتفظ المالك المؤجر بإدارة السفينة ملاحيا مع إنتقال الإستغلال التجارى إلى المستأجر. بل إن لهذا الازواج فى إدارة السفينة درجات تتعدد معها صور إيجار السفن^(٢).

ولقد تناول قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ تنظيما دقيقا لإيجار السفينة وصوره المتعددة^(٣). واتبع فى نظرنا منها واضحا فى إستعراض أحكام الإيجار بتضمينه أحكاما عامة للإيجار البحرى ثم تفصيل الأحكام الخاصة بكل صورة من صور إيجار السفن، وإن أدى به الأمر إلى تكرار بعض الأحكام المشتركة بين جميع صور الإيجار المختلفة.

(١) WAROT: Affrètement maritime, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1972, No.1.

(٢) أنظر فى ذلك: DU PONTAVICE: La nature Juridique du Contrat d'affrètement par charte- partie, No. 19 et s., in ouvrage collectif: L'affrètement par charte- partie, par DU PONTAVICE, SORTAIS, PIEDELIEVRE, et DE LESTANG, LGDG, Paris, 1964.

(٣) المواد من ١٥٢ إلى ١٩٥ من القانون.

ولذلك سوف نتبع تقسيم المشرع لأحكام إيجار السفينة. فنعرض للأحكام العامة ثم للأحكام الخاصة بتأجير السفينة مجهزة بالرحلة نظرا لأهمية هذه الصورة الخاصة لتأجير السفن في مجال النقل البحري للبضائع واختلاطها بعقد النقل. إلا أننا سوف نسبق عرض هذه الأحكام بتعريف عقد إيجار السفينة بوجه عام وتمييز كل صورة خاصة منه عن الصور الأخرى.

المبحث الأول

تعريف إيجار السفينة

تعرف المادة ١٥٢ من قانون التجارة البحرية إيجار السفينة بوجه عام بقولها أن «إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءا منها مقابل أجره وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة).

ولقد حرص المشرع في التعريف المتقدم على أن يكون من العمومية بحيث يشمل كافة صور إيجار السفينة. ويتضح من التعريف أن العقد يحتوى على بعض عناصر عقد الإيجار بوجه عام من وضع سفينة تحت تصرف المستأجر ومن عنصر الأجرة. ولكن الإيجار قد لا يرد على السفينة بأكملها وإنما على جزء منها فقط. وقيل في هذا الصدد أن المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر إلا سعة نقل محددة للسفينة^(١). ولهذا الوضع أثره في احتفاظ المؤجر بإدارة السفينة على الأقل من الوجهه الملاحية لأن السفينة قد تحوى خلال الرحلة البحرية الواحدة بضائع مملوكة للمستأجر أو شاحنيه وبضائع مملوكة للمؤجر أو شاحنيه.

ويتضح من التعريف المتقدم أيضا أنه على خلاف الإيجار التقليدى لا تعتبر المدة دائما من العناصر الجوهرية لإيجار السفينة. فقد يكون تأجيرها بالرحلة فتصبح الرحلة أو الرحلات المتفق عليها محور العقد والتي على أساسها يتم حساب الأجرة. وفي هذا الغرض لا ينقطع المؤجر مطلقا عن إستغلال السفينة، مما جعل الفقه يذهب في عمومته إلى أنه إذا كانت غاية المستأجر من

DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 34.

(١)

الإيجار نقل البضائع تكون بصدد صورة خاصة لنقل البضائع وليس بصدد إيجار السفينة بالمعنى الدقيق لإصطلاح الإيجار^(١).

ولكى نتضح لنا الفروق المتقدمة يتعين علينا تعريف صور إيجار السفن المختلفة. وقد ميز المشرع في هذا الصدد بين إيجار السفينة غير مجهزة وإيجارها مجهزة، وتنقسم الصورة الثانية أى إيجار السفينة مجهزة إلى إيجار بالمدة وإيجار بالرحلة.

المطلب الأول

إيجار السفينة غير مجهزة^(٢)

تعرف المادة ١٦١ من قانون التجارة البحرية إيجار السفينة غير مجهزة بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل.

ويقصد بالتجهيز، تهئية وإعداد السفينة بوجه عام للاستغلال البحرى، وذلك عن طريق تزويدها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها وإستخدام الریان وأفراد الطاقم البحرى أو من يوصفون بالبحارة^(٣).

ولا يلزم لى تكون بصدد إيجار سفينة غير مجهزة أن يتولى المستأجر تجهيزها بالكامل، بل يمكن الإتفاق على أن يتولى المؤجر جانباً من التجهيز كتزويد السفينة ببعض المؤن أو الأدوات الملاحية. وقد يحتفظ المؤجر بحق

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٩٤. على البارودى، المرجع السابق، ف ١١١ مكرر. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٩٢. وقارن محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، ف ٢٣٠. والواقع أن هذا الخط نهم عن قيام المؤجر فى بعض الحالات بإصدار سند شحن إلى المستأجر: انظر فى ذلك:

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 332.

ولقد وازن المشرع المصرى بين الإتجاهين السابقين بنصه على عدم خضوع المؤجر لأحكام مسئولية الناقل البحرى إلا إذا أصدر سند شحن تفيداً للإيجار، وإبتداء فقط من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل: المادة ٢٢٧ فقرة ثانية بند (ب) من قانون التجارة البحرية.

Affrètement Coque nue - Demise charterparty. (٢)

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٨٧.

تعيين الريان أو أحد أفراد الطاقم من ذوى المهام الجسيمة . ذلك أن المؤجر يحتفظ بملكية السفينة طوال مدة الإيجار ويهدف من وراء تعيين الريان أو البحار إلى ضمان رعاية مصالحه^(١) .

ولذلك يتم إستئجار السفينة غير مجهزة من قبل من يحترف النشاط البحرى عادة، أياً كانت صورة هذا النشاط . ويمكن تفضيل إستئجار السفن على شرائها نظرا للإرتفاع المضطرد فى أثمانها . ويمكن أيضا أن يندرج إيجار السفينة غير مجهزة فى إطار ما يعرف بالتأجير التمويلي Leasing أو Crédit- bail . وفيه يقوم وسيط مالى بشراء السفينة أو تمويل بذائها بناء على طلب شخص يرغب إستغلالها . ويحتفظ الوسيط بملكية السفينة إلى أن يقوم طالب التمويل بأداء ما هو مستحق للوسيط المالى والذي يتم سداده على أقساط يحددها الطرفان . وطوال مدة الوفاء يستطيع طالب التمويل إستغلال السفينة بموجب عقد إيجار يبرم بين الطرفين . وبما أن دور الوسيط يقتصر على التمويل لا شأن له بإستغلال السفينة أو تجهيزها ، فيتم تأجيرها غير مجهزة^(٢) .

ويرتبت على تأجير السفينة غير مجهزة إنتقال إدارتها إلى المستأجر . ويجب التمييز فى هذا الصدد بين نوعين من الإدارة : الإدارة الملاحية والإدارة التجارية .

(١) الإدارة الملاحية : يقصد بالإدارة الملاحية كل ما يتعلق بصيانة هيكل السفينة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالأدوات والمؤن بالإضافة إلى إدارة تسيير السفينة من الوجهة الملاحية الفنية .

(٢) الإدارة التجارية : أما الإدارة التجارية فيقصد بها تولى جميع العمليات المتعلقة بالإستغلال التجارى للسفينة من إبرام عقود النقل البحرى وتنفيذها من

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 293.

(١)
(٢) أنظر فى ذلك :

PAPE et RICHTER - HANNES: Nature Juridique du Contrat de Leasing pour les navires, Droit Maritime Français, 1973, P. 387-394 et 451- 458.

وتجدر الإشارة إلى أن التأجير التمويلي ينظمه فى مصر القانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٥ (الجريدة الرسمية، العدد ٢٢ (مكرر)، ١٩٩٥/٦/٢) ، المعدل بالقانون رقم ١٦ لسنة ٢٠٠١ (الجريدة الرسمية، العدد ١٩ (تابع) ، ٢٠٠١/٥/١٠)

إستلام البضائع وشحنها ورسوها والمحافظة عليها وتسليمها فى ميناء الوصول، أو إستقبال المسافرين وضيافتهم على متن السفينة وتوصيلهم إلى جهة الوصول^(١).

ويترتب على تأجير السفينة غير مجهزة أن تنتقل الإدارتان الملاحية والتجارية إلى المستأجر. فهو الذى يتولى مشروع النقل البحرى بما يقتضيه من نفقات سواء من حيث لإرام وتنفيذ عقود العمل البحرى أو من حيث تزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية^(٢). ويتضح ذلك من نص المادة ١٦٤ من قانون التجارة البحرية التى تقضى بأن المستأجر هو الذى يعين البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الإلتزامات التى تقع على عاتق رب العمل، ويتحمل مصروفات إستغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

وعلى ذلك يكتسب مستأجر السفينة غير مجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية^(٣). كما أنه يكتسب فى مواجهة متلقى خدمة النقل صفة الناقل البحرى فليتزم فى مواجهتهم بالإلتزامات الناشئة عن عقد النقل البحرى للبضائع أو الناشئة عن عقد النقل البحرى للأشخاص بحسب الأحوال^(٤).

المطلب الثانى

إيجار السفينة مجهزة

تنص المادة ١٦٨ من قانون التجارة البحرية على أن إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة.

ويتضح من ذلك أن المؤجر هو الذى يتولى تجهيز السفينة تجهيزا كاملا، وبالتالي يقوم بتعيين الريان وأفراد الطاقم البحرى وتزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلات البحرية التى يعتزم المستأجر القيام بها.

DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 16. RODIERE: Précis, Op. Cit, No. (١) 286.

(٢) محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، ف ٢٣٢.

(٣) انظر فى عرض مختلف الآثار المترتبة على اكتساب شخص غير مالك السفينة صفة مجهزها: WAROT: Armateur, op. cit, No, 47 et s.

SORTAIS: Le Contrat d'affrètement et les tiers, in ouvrage collec- (٤) tif: L'affrètement par charte-partie, Op. Cit, p. 131 et s. No.7.

ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بصفة المجهز التي لا تنتقل بأى حال من الأحوال إلى مستأجر السفينة، وذلك سواء كان التأجير بالمدة أو بالرحلة^(١).

وبما أن المؤجر يقوم بتعيين الربان وأفراد الطاقم الذى يتبعونه بوصفه رب العمل من خلال عقود العمل البحرى التى يبرمها معهم، فإن إدارة السفينة ملحقا يحتفظ بها المؤجر^(٢).

وهذا ما تؤكدته المادة ١٧٤ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية فيما يتعلق بالتأجير بالمدة والمادة ١٨١ فيما يتعلق بالتأجير بالرحلة.

أما عن الإدارة التجارية للسفينة فيجب التمييز بين التأجير بالمدة والتأجير بالرحلة:

(١) تأجير السفينة بالمدة، Affrètement à temps

بموجب عقد إيجار السفينة بالمدة يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة ومقابل أجرة. وبالتالي يظل المستأجر حرا فى استعمال السفينة وإستغلالها طوال مدة الإيجار^(٣). وترتب على ذلك إنتقال الإدارة التجارية للمستأجر. وهو ما تؤكدته المادة ١٧٤ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية بقولها أن الإدارة التجارية للسفينة تنتقل إلى المستأجر الذى يتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيت

WAROT: Amateur, Op. Cit, No. 46.

(١)

(٢) طبقاً للمادة ١١٣ من قانون التجارة البحرية يعرف عقد العمل البحرى بأنه ذلك العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان. وفى تعريفه للبحار فى المادة ١٠٩ فقرة أولى يقرر القانون أن البحار هو كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى، ويختبر للربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز، وذلك بعد أن نص فى المادة ٩٢ على أن الربان يعينه مجهز السفينة ويعزله. وبالتالي تثبت تبعية البحار لمجهز السفينة طبقاً للمادة ١١٧ فقرة أولى التى تفرض عليه القيام بالعمل المتفق عليه وإطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة.

(٣) ولا يتقيد المستأجر فى ذلك فوق ما قد يلزم عليه العقد إلا بضرورة أن تكون العمليات التى يقوم بها مشروعة، فلا ينقل أشياء يحظر حيازتها أو يقوم بعمليات تهريب. أنظر:

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 300.

والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الريان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة^(١).

ويترتب على ذلك أن المستأجر إذا قام بنقل بضائع للغير أو أبرم عقود نقل بحرى للأشخاص فإنه يكسب في مواجهة متلقى خدمة النقل صفة الناقل البحرى^(٢).

(٢) تأجير السفينة بالرحلة، Affrètement au Voyage

بموجب عقد تأجير السفينة بالرحلة يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة للتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات محددة. ويترتب على ذلك أنه يجب الاتفاق فى مشاركة الإيجار على الرحلات المزمع القيام بها، بما تتضمنه من تعيين لميناء الشحن وميناء الوصول والموانئ التى قد ترسو فيها

(١) ونرى أنه يجب على الريان فى هذه الحالة أن يبنى الشاحنين بصفته كطالب عن المستأجر إذا قام بتوقيع سندات شحن وتسليمها إلى الشاحنين.

(٢) أنظر حكم محكمة النقض فى الطعن رقم ١٩٤١ لسنة ٥٣ق، جلسة ١٩٩٠/١/٨. وكذلك حكمها فى الطعن رقم ١٩٢٢ لسنة ٥٣ق، جلسة ١٩٨٩/١٠/٢٣ الذى يؤكد أن السناجر يكون مسئولاً فى مواجهة الشاحنين طالما صدر سند الشحن بإسمه، ولا يخرج بعد الإيجار الذى قد ينعى على مسئولية المؤجر دون المستأجر عن الأضرار التى تلحق بالبضائع لأن الشاحنين ليسوا طرفاً فى عقد الإيجار ولم يشر إليه فى سند الشحن. وهذا ما استقرت عليه محكمة استئناف الإسكندرية: أنظر حكميها: الأول صادر فى ١٩٨٩/٢/٢٢ عن الدائرة السادسة بحرى، استئناف رقم ٣٢٣ لسنة ٤٤ق والثانى صادر فى ١٩٨٩/٣/١٤ عن الدائرة الخامسة عشره نجارى، استئناف رقم ١٠٣٥ لسنة ٤٣ق. وحتى فى الفروض التى يحيل فيها سند الشحن إلى عقد الإيجار مشيراً إلى مسئولية المالك عن الأضرار التى تلحق بالبضاعة نذهب المحكمة إلى أن المتأجر يظل مع ذلك هو المسئول وحده لأن الأمر لا يعنى سوى ظهور المستأجر أمام الشاحن بمظهر مالك السفينة: أنظر حكميها الصادر أولهما فى ١٩٨٩/٣/٢٢ عن الدائرة السادسة نجارى، استئناف رقم ١٤٣٠ لسنة ٤٣ق. وثانيهما فى ١٩٨٩/١/٢٥ عن الدائرة السادسة بحرى، استئناف رقم ٣٦٢ لسنة ٤٣ق. وحينما يوقع الريان سند الشحن فإنه يوقعه بوصفه نائباً عن المستأجر. محكمة الإسخندرية الابتدائية، الدائرة الرابعة نجارى، الدعوى رقم ٤٣٢٢ لسنة ١٩٨٢، جلسة ١٩٨٩/١/١٥. وبالتالي إذا لم يفصح الريان عن نيابته عن مالك السفينة فلا يمكن إثارة مسئولية هذا الأخير. أنظر حكمى محكمة الإسخندرية الابتدائية الأول صادر عن الدائرة ١٩ نجارى، حكم رقم ٣١٨٦/٨٠، جلسة ١٩٩٠/٢/٢٦. والثانى صادر عن الدائرة ٢٩ نجارى، حكم رقم ٨٣/٣١٨٦، جلسة ١٩٩٠/٣/٢٩. كذلك حكمى محكمة استئناف الاسكندرية الأول صادر عن الدائرة ٣ نجارى، استئناف رقم ٥٨ لسنة ٤٤ق، جلسة ١٩٨٩/٢/٢١ والثانى صادر عن الدائرة ٦ بحرى، استئناف رقم ٦٤٣ لسنة ٤٤ق، جلسة ١٩٨٩/٤/١٩.

السفينة أثناء الرحلة البحرية^(١). ويضاف إلى ذلك وجوب تعدين البضائع التي بزمع الاستأجر نقلها حتى يئسنى للمؤجر تجهيز السفينة بما يتلاءم وطبيعة البضائع المنقولة.

ويتولى المؤجر القيام بالرحلة البحرية. وقيل فى هذا الصدد أن المستأجر لا عليه وضع السفينة تحت تصرفه لأن التحديد الدقيق للرحلة البحرية وغايتها ومحله لا يخلو المستأجر أدنى حرية فى كيفية إستعمال السفينة، فهو ينتظر تقديم المؤجر لخدمات نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول^(٢).

ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بإدارة السفينة سواء من الوجهة الملاحية أو من الوجهة التجارية. وهذا ما أخذ به المشرع المصرى فى المادة ١٨١ من قانون التجارة البحرية.

ويترتب على ذلك تبعبة الريان والطاقم لمؤجر السفينة ليس فقط فيما يتعلق بتسييرها وإنما فيما يتعلق ببنائها تجاريا. ولكن يتعين على المؤجر عند إعطاء التعليمات لهم فى هذا الصدد إحترام ما تعهد به بموجب مشاركة الإيجار.

وغالبا ما يتم إستئجار السفينة للقيام برحلة أو برحلات محددة لشغل سعة السفينة بأكملها فى نقل البضائع^(٣). وكان مؤدى إحتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية للسفينة أن يكون فى مقدوره شحن بضائع للغير إذا لم تستغرق بضائع المستأجر بالكامل سعة السفينة، لولا نص المادة ١٨٧ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته.

ويلاحظ على نص هذه المادة الأخيرة أن المشرع استخدم الفاظ «بضائع غير خاصة بالمستأجر» ولم يقل غير مملوكة له، لأن المستأجر قد يبرم مشاركة الإيجار بالرحالة لنقل بضائع الغير. ويثير هذا الوضع إشكالات عديدة: فإذا أصدر

(١) فى هذا المعنى : DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 45.

(٢) RODIERE: Précis, Op, Cit, No. 303. PIEDELIEVRE: Les relations contractuelles créées par les Chartes-Parties, in Ouvrage collectif: L'affrètement par charte- partie, Op. Cit, P. 69 et s., No4.

(٣) DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 35. PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 35.

الريان سند شحن لأحد الشاحنين يكون مؤدى إحتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية وتبعية الريان له اكتساب المؤجر صفة الناقل البحري فى مواجهة الشاحن. ويترتب على ذلك إمكانية إثارة مسؤوليته وفقاً لأحكام مسؤولية الناقل البحري. ويصعب فى الآن ذاته رجوع المؤجر على المستأجر لأن مشارطه الإيجار المبرمة بينهما لا تقضى إلى نقل الإدارة التجارية إلى المستأجر مما يتعذر معه تحميله بأعباء المسؤولية^(١). كذلك إذا أصدر المؤجر إلى المستأجر سند شحن فلا يمكن اعتباره مجرد إيصال باستلام البضاعة^(٢).

بل إن مسؤولية المؤجر تصير محكمة بقواعد مسؤولية الناقل البحري ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل^(٣)، وذلك بصريح نص المادة ٢٢٧ فقرة ثانية بند (ب) من قانون التجارة البحرية. ومتى كان السند إذنياً أو لحامله وتم تظهيره أو تسليمه اكتسب المظهر إليه أو المسلم له سند الشحن صفة الحامل الشرعى له بكل ما يترتب على ذلك من آثار^(٤).

(١) وفى كل الأحوال فإن مناط مثل هذا الرجوع هو بما يتضمنه عقد الإيجار من أحكام. أنظر فى هذا المعنى: SORTAIS, Op. Cit, No. 33.

(٢) راجع فى حدود هذا الدور لسند الشحن فى إطار تأجير السفينة بالرحلة: WAROT: Affrètement maritime, Op. Cit, No. 89. PIEDELIEVRE, Op. Cit., No. 53.

(٣) وبالتالي تظل العلاقة بين المؤجر والمستأجر محكمة بعقد الإيجار، ولا تتور مسؤولية المؤجر بوصفه ناقلاً بحرياً إلا فى علاقته بالشاحنين الذين يحدون من الغير بالنسبة إلى عقد الإيجار. انظر فى هذا المعنى: RODIERE: Transports Maritimes, Encyclopédie: Dalloz Commercial, 1974, No. 41.

(٤) حول حكم المادة ٢٢٧ المشار إليها أنظر جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٦٨. وجدير بالإشارة إلى أن المادة ١١٧ فقرة ثانية من القانون الفرنسى لعام ١٩٦٦ الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى يتضمن للحكم ذاته. وقبل صدور هذا القانون ثار الجدل حول مدى جواز الاعتداد بما تتضمنه مشارطة الإيجار أو ما يتضمنه سند الشحن من أحكام فى حالة الاختلاف، وذلك فى العلاقة بين المؤجر والمستأجر. وقال البعض بوجوب الاعتداد بما ورد فى سند الشحن لأنه لاحق على مشارطة الإيجار وبالتالي يكون ممدداً لها:

RODIERE: Transport Maritimes, op. cit., No. 39.

بينما ذهب البعض الآخر إلى وجوب الاعتداد بمشارطة الإيجار لأنه كان محل مساومة بين الطرفين ولأن دور سند الشحن يقتصر على إثبات واقعة استلام البضاعة:

PIEDELIEVRE, op. cit., No. 53.

أما إذا قام المستأجر بإصدار سندات الشحن اعتبر وحده ناقلاً بحرياً في
مواجهة الشاحنين وكل حامل شرعى للسندات. ولا يحول في هذا الفرض عدم
انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر دون اكتسابه صفة الناقل البحري مادام
المستأجر يبرم عقود النقل بموجب سندات شحن^(١). والأمر مرده إلى مبدأ نسبية
آثار التصرفات حيث لا يجوز للشاحن إثارة مسئولية المؤجر لأنه أجنبي عن
مشارطة الإيجار.

لكن المشرع ذاته تجاوز مبدأ نسبية آثار التصرفات في مجال النقل البحري
بتمييزه بين الناقل المتعاقد، وهو الذى أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن، وبين
الناقل الفعلى، وهو الذى عهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ
جزء منها. ويجوز للشاحن إثارة مسئولية الناقل الفعلى عن الأضرار التى تلحق
به من جراء تنفيذه لعملية النقل أو فى حدود الجزء الذى تولاه بالفعل^(٢). ويثور
التساؤل حول ما إذا كان من الممكن اعتبار المستأجر ناقلاً متعاقداً فى الفرض
المقدم واعتبار المؤجر ناقلاً فعلياً لأنه تولى بالفعل إنجاز عملية النقل.

وحول الإشكال ذاته الذى أثير فى مجال النقل الجوى ذهبنا إلى أن مناط
التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلى يكمن فى الارتباط أو عدم الارتباط
تعاقدياً مع متلقى خدمة النقل. لكن طبيعة الخدمات أو الأعمال التى يقوم بها
واحدة تتمثل فى خدمات نقل جوى. ويكون فى الترخيص الصادر من الناقل
المتعاقداً إلى الناقل الفعلى بإنجاز كل أو جانب من عملية النقل مصدر لنوع من
«النقل الجوى من الباطن». وعلى ذلك إذا ارتبط الناقل الجوى، بمناسبة تنفيذ
عملية النقل، بشخص آخر يقدم له خدمات من طبيعة مختلفة لا يكتسب هذا
الأخير صفة الناقل الفعلى، وهذا ما يصدق بالنسبة لمؤجر الطائرة بالطاقم إذ

(١) لمزيد من التفاصيل راجع: SORTAIS, op. cit., No. 33 et s.

(٢) المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرية. ولقد استمد المشرع المصرى هذا الحكم من إتفاقية
جوادالغارا لعام ١٩٦١ فى مجال النقل الجوى الدولى. وهى إتفاقية مكملة لإتفاقية وارسو لعام
١٩٢٩ لتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الذى يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد
والذى تم توقيعها بتاريخ ١٨ سبتمبر ١٩٦١. وقد صدقت مصر عليها.

يقتصر دوره على وضع الطائرة تحت تصرف الناقل وتأجير خدمات الطاقم ولا يمكن إعتبره مقدماً لخدمات نقل جوى^(١).

يتوقف الأمر إذن على طبيعة العلاقة التي تربط بين المؤجر والمستأجر: وإذا كان إيجار السفينة بالرحلة يقترب في غرضه من نقل البضائع لأن غايتها هو توصيل البضائع إلى ميناء الوصول إلا أن محلها يختلف. ففي إيجار السفينة بالرحلة يضع المؤجر سعة محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر بينما يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة من مكان إلى آخر مما له انعكاسه على الأحكام القانونية التي تنظم كل من إيجار السفينة بالرحلة وعقد النقل البحري للبضائع^(٢). ولا أدل على ذلك من عدم خضوع النقل الذي يتم بمقتضى عقد الإيجار لأحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع إذا لا مجال لتطبيق هذه الأحكام إلا في علاقة المؤجر بالشاحنين إذا قام المؤجر بإصدار سندات شحن.

المبحث الثاني

الأحكام العامة لإيجار السفينة

يتضمن قانون التجارة البحرية بعض الأحكام التي تسرى على عقد إيجار السفينة بوجه عام، أى بغض النظر عن تأجير السفينة مجهزة أو غير مجهزة، وسواء كان تأجير السفينة للمجهزة بالمدة أو بالرحلة.

وتتمثل هذه الأحكام فى أحكام إثبات ونفاذ عقد إيجار السفينة ونطاق إستغلال المستأجر لها وضمائنات إستيفاء الأجرة وأخيراً حكم تجديد العقد^(٣).

(١) انظر مؤلفنا فى قانون الطيران التجارى، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الاسكندرية، ١٩٩٤، ص ٦٧٦.

DU PONTAVICE, Op. Cit, No 45.

(٢)

ويمكن القول أن الفرق بين العقدین يكمن فى أن مؤجر السفينة بالرحلة لا يلتزم بنقل البضاعة ذاتها كما فى عقد النقل وإنما يلتزم بتسيير السفينة المشحونة بالبضائع، وبالتالي تختلف أداءات الناقل والمؤجر: RODIERE: Transports maritimes, Op. Cit, No1.

(٣) وجدير بالإشارة إلى أنه لا يجوز، طبقاً للمادة ١٢ من قانون التجارة البحرية، تأجير السفينة المصرية لأجلى لمدة تزيد على سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص، وإلا تعرض المؤجر للحبس مدة لا تزيد على سنة وغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحدى هاتين العقبتين.

المطلب الأول

إثبات إيجار السفينة ونفاذه

نعرض من جانب للأحكام الخاصة بإثبات العقد، ثم للأحكام الخاصة بنفاذه .

أولاً: إثبات إيجار السفينة:

تفرق المادة ١٥٣ من قانون التجارة البحرية، فيما يتعلق بإثبات عقد إيجار السفينة، بين فرضين:

الأول: إذا زادت الحمولة الكلية للسفينة على عشرين طناً فإن عقد إيجار السفينة لا يثبت إلا بكتابة. ويتسق هذا الحكم واتجاه المشرع العام إلى اشتراط الدليل الكتابي لإثبات التصرفات الواردة على السفينة (١).

الثاني: إذا كانت حمولة السفينة الكلية عشرين طناً فأقل لا تشترط الكتابة لإقامة الدليل على عقد تأجيرها. وبالتالي يجوز إثباته بكافة الطرق (٢).

ويميز المشرع المصري إذاً بين السفن الكبيرة والسفن الصغيرة فيما يتعلق بإثبات عقود الإيجار الواردة عليها. والسفن الصغيرة التي تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً غالباً ما لا تعمل كأداة للتجارة البحرية بل تكثر في مجال ملاحه الصيد واللزمة وبعض سفن القطر والإرشاد. أما السفن التي تعمل في مجال التجارة البحرية سواء في نقل البضائع أو نقل الأشخاص فعادة ما تكون سفناً كبيرة يتحقق من ورائها العائد المجزئ لإستغلالها.

ثانياً، نفاذ إيجار السفينة:

تتضمن المادة ١٥٤ من قانون التجارة البحرية حكماً مؤداه عدم إنهاء عقد إيجار السفينة في حالة بيعها. ويعنى ذلك نفاذ عقد الإيجار في مواجهة مشتري السفينة. وحكمة ذلك رعاية مصلحة المستأجر في استمرار عقد الإيجار.

(١) أنظر في هذا المعنى في ظل التقنين البحرى الملفى: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥.

(٢) لا يجوز القول بخصوع إثبات الإيجار في هذه الحالة للقواعد العامة في الإثبات أو للتمييز بين ما إذا كان الإيجار يحد تجارياً بالنسبة إلى طرفيه أو يعمل بالأحكام الخاصة بالأعمال المختلطة. فالحكم المتقدم بما يتصله من إستثناء حكم خاص. قارن:

RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 290.

لكن يراعى أن بيع السفينة بعد فترة وجيزة على تأجيرها لمدة طويلة فيه إعاقا لإستعمال المشتري للسفينة وإستغلالها^(١). لذلك كان يتعين على المشرع أن يضع نفاذ عقد الإيجار فى مواجهة للمشتري فى حدود مقبولة. وتطبيقا لذلك تنص المادة ١٥٥ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة التى تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا إذا زادت مدة الإيجار على سنة إلا إذا كان مقيدا فى سجل السفن.

وعلى ضوء ذلك يتعين للإحتجاج بعقد الإيجار فى مواجهة المشتري وفقاً للمادة المتقدمة توفر ثلاثة شروط:

(أ) أن تزيد حمولة السفينة الكلية على عشرين طنا. وبذلك يربط المشرع بين نطاق الإثبات ونطاق النفاذ حيث يطبق نفاذ الإيجار على قيده فى سجل السفن. ولا يتأتى القيد ما لم يكن العقد مكتوبا. وبما أن المشرع لم يشترط الدليل الكتابى إلا فى حالة إيجار السفينة التى تزيد حمولتها على عشرين طنا لم يكن فى إمكانه تطلب قيد الإيجار الذى لا يتوافر له سند كتابى لكى يصير نافذا فى مواجهة المشتري.

(ب) أن تزيد مدة الإيجار على سنة. فكما أشارنا من قبل لا يتعطل استعمال المشتري وإستغلاله للسفينة على نحو يضر بمصالحه إلا إذا امتد عقد الإيجار لمدة طويلة نسبيا. وقد قدر المشرع هذه المدة بسنة واحدة.

(ج) أن يتم قيد الإيجار فى سجل السفن. ويتم القيد بمكتب تسجيل السفينة المؤجرة. ويجب بطبيعة الحال أن يكون الإيجار مقيدا قبل تاريخ إبرام عقد البيع دون أن يلزم بالضرورة أن يتم القيد فور إتمام عقد الإيجار. أما القيد اللاحق فلا ينتج آثاره فى مواجهة المشتري ولا يكون الإيجار نافذا بالنسبة إليه. فالعبرة بإمكانية علم المشتري بوجود الإيجار عند الشراء من واقع إطلاعه على سجل قيد السفينة.

وإذا اجتمعت الشروط المتقدمة كان الإيجار نافذا فى مواجهة المشتري. أما إذا لم يقيد الإيجار ترتب على ذلك عدم نفاذه فى حق المشتري.

(١) فى هذا المحى: جلال وقاه محمدين، المرجع السابق، ص ٢٠٧.

أما إذا كانت حمولة السفينة الكلية عشرين طناً فأقل أو كانت مدة الإيجار سنة فأقل كان الإيجار نافذاً في مواجهة المشتري تطبيقاً لنص المادة ١٥٤ من قانون التجارة البحرية.

وجدير بالإشارة إلى أن الأحكام المتقدمة تتعلق بنفاذ عقد الإيجار في مواجهة مشتري السفينة وحده. أما في مواجهة غير المشتري فتطبق القواعد العامة في شأن نفاذ التصرفات القانونية في مواجهة الغير^(١).

المطلب الثاني

نطاق استغلال السفينة

يكون لمستأجر السفينة حق إستغلالها في عمليات النقل، كما يجوز له كأصل عام تأجيرها من الباطن.

أولاً: استغلال السفينة في النقل البحري:

تنص المادة ١٥٦ م. قانون التجارة البحرية على أن للمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك.

ويتضح من النص المذكور أن الأصل في تحديد نطاق إستغلال المستأجر للسفينة المؤجرة هو بما اتفق عليه الطرفان: المؤجر والمستأجر.

ويندر ترك إستغلال السفينة وخيقيقته دون تنظيم في مشروطات الإيجار^(٢). ولكن في حالة عدم الاتفاق يكون للمستأجر إستغلال السفينة في عمليات النقل البحري. ويلاحظ أن الأمر يتوقف كثيراً على نوع السفينة وخصائصها الفنية، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار التزام المستأجر باستعمال السفينة المؤجرة في

(١) ونشير إلى أن القانون الفرنسي لا يتضمن أي حكم يتعلق بنفاذ عقد الإيجار في مواجهة المشتري.

(٢) خاصة وأن عقود الإيجار من عقود المساومة حيث يتحقق للتوازن الإقتصادي عادة بين طرفيه. فغالبا ما يربط العقد بين مجهز محترف وتاجر كبير أو بين مجهزين محترفين.
RODIERE : Précis, Op. Cit, No. 292 .

الغرض المخصصة له وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة وما يستتبع ذلك من التزام بالمحافظة على السفينة المؤجرة .

فلو أن السفينة من سفن الركاب فلا يجوز للمستأجر إلغاء كبائن المسافرين وتحويلها إلى عابور لشحن البضائع ورفضها فيها . كذلك إذا كانت من ناقلات البترول فلا يجوز شحن سواكل أخرى على متنها لا تتلاءم وخصائص الناقلة ويمكن أن تؤدي إلى إتلافها .

ولا يلزم بالضرورة أن يقتصر استعمال المستأجر للسفينة في نقل بضائعه هو، بل يمكنه إستغلالها في نقل بضائع الغير . لكن إذا اتفق على قصر استعمال السفينة على نقل بضائع المستأجر وجب العمل بالاتفاق .

ثانياً، تأجير السفينة من الباطن،

تضع المادة ١٥٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية القاعدة العامة في هذا الصدد بإيجارها للمستأجر أن يقوم بتأجير السفينة من الباطن . ولكن نظراً لمصلحة المالك في المحافظة على السفينة بإعتبارها إستثماراً له ومصدراً للدخل فقد واجه المشرع الغرض الذي لا يقدم فيه المالك على إبرام عقد الإيجار إلا بالنظر إلى شخص المستأجر فأجاز النص في العقد على ألا يكون للمستأجر حق تأجير السفينة من الباطن .

ويذهب الفقه إلى أنه لا يلزم أن تتطابق صورتا الإيجار الأصلي والإيجار من الباطن : فقد يستأجر شخص سفينة غير مجهزه ويؤجرها من الباطن على نفس الحال أو بعد تجهيزها سواء كان التأجير من الباطن إيجاراً بالمدة أو بالرحلة . كما قد يستأجر الشخص السفينة مجهزه بالمدة أو بالرحلة ثم يؤجرها من الباطن بالمدة أيضاً أو بالرحلة^(١) .

ويجب ملاحظة أن المستأجر لا يستطيع أن يمنح غيره أكثر مما اكتسبه من واقع إيجار السفينة الأصلي . فإذا كانت الإدارة الملاحية والإدارة التجارية قد

(١) وذلك علر اعتبار أن التأجير من الباطن عقد متميز عن عقد الإيجار الأصلي ولا يعد حواله لهذا الأخير إلى المستأجر من الباطن . في هذا المعنى :

WAROT : Affrètement maritime, Op. Cit, No. 134.

إنتقلنا إليه يمكنه نقلهما من خلال الإيجار من الباطن أو الاحتفاظ بهما أو نقل الإدارة التجارية دون الإدارة الملاحية. وإذا كان المستأجر قد تلقى الإدارة التجارية دون الإدارة الملاحية فلا يسعه إلا نقل الإدارة التجارية أو الاحتفاظ بها. أما إذا احتفظ المؤجر الأصلي بالإدارتين فلا يملك المستأجر بطبيعة الحال نقلهما أو نقل إحداهما إلى المستأجر من الباطن.

وإذا قام المستأجر الأصلي بتأجير السفينة من الباطن فإنه يظل مسؤولاً قبل المؤجر عن الإلتزامات الناشئة عن عقد الإيجار^(١). ذلك أن التأجير من الباطن لا يؤدي إلى إنهاء العلاقة الأصلية أو تحويل الحقوق والإلتزامات الناشئة عنها إلى المستأجر من الباطن. ولا يقبل أن يكون التأجير من الباطن سبيلاً للإفلات من الإلتزامات الناشئة عن الإيجار.

وفي علاقة المستأجر الأصلي بالمستأجر من الباطن يكتسب الأول صفة المؤجر في مواجهة الثاني، وتحكم قواعد الإيجار المبرم بينهما تلك العلاقة.

وتطبيقاً لمبدأ نسبية آثار التصرفات لا تقوم أدنى علاقة مباشرة بين المؤجر الأصلي والمستأجر من الباطن حيث يظل المؤجر أجنبياً عن الإيجار من الباطن والمستأجر من الباطن أجنبياً عن عقد الإيجار الأصلي، وبالتالي لا يجوز لأيهما الرجوع على الآخر بتنفيذ الإلتزامات الناشئة عن أى من العقدتين. ولكن يكون لهما الرجوع إستناداً إلى قواعد المسؤولية التقصيرية^(٢).

إلا أن المشرع واجه إمكانية تقاعس المستأجر الأصلي عن أداء الأجرة المقررة للمؤجر، فأجاز للمؤجر الرجوع المباشر على المستأجر من الباطن ليطالبه بأداء الأجرة المقررة له. ولكن يقف هذا الرجوع عند حدود ما يكون مستحقاً في ذمة المستأجر من الباطن من أجرة للمستأجر الأصلي^(٣). وذلك حتى لا يلتزم

(١) المادة ١٥٧ فقرة ثانية قانون للتجارة البحرية .

(٢) في هذا المعنى : جلال رقاء محمدين ، المرجع السابق، ص ٢٠٢ .

(٣) أنظر في ذلك :

ACHARD: De l' action directe du sous- affréteur contre l'armateur propriétaire à propos de l'arrêt "Raghnail Broving": Cassation Commerciale, 16 Janvier 1973, Droit Maritime Français, No. 294, Juin 1973, p. 323.

المستأجر من الباطن يدفع أكثر مما يشغل نمته من دين الأجرة وفقاً لعقد الإيجار من الباطن.

المطلب الثالث

ضمانات إستيفاء الأجرة

يسمح المؤجر للمستأجر باستعمال واستغلال سفينة مقابل الحصول على الأجرة. ولذلك يعد تأجير السفينة صورة من صور استغلال ملكيتها.

ونظراً إلى أن أجرة النقل تمثل العائد الوحيد للاستغلال بالنسبة إلى المؤجر حرص المشرع على تقرير بعض الضمانات له، تتمثل في حق حبس البضائع الموجودة على السفينة وامتياز يتقرر للمؤجر على هذه البضائع^(١)

أولاً: حق حبس البضائع،

تنص المادة ١٥٨ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه يكون لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لإستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقفية.

ويسمح حق الحبس للمؤجر أو من ينوب عنه بعدم تسليم البضائع إلى المستأجر قبل أن يسوفي الأجرة المستحقة له. ويجوز للمؤجر إعمال الحق مهما كان مقدار الأجرة التي لارالت تشغل نمة المستأجر ضتبلاً، وذلك لإطلاق نص المادة ١٥٨ فقرة أولى من القانون.

ولابد من توافر ثلاثة شروط لكي يحق للمؤجر حبس البضائع:

(أ) عدم وفاء المستأجر بالأجرة المقررة للمؤجر كاملة. ويمتد الحكم إلى ملحقات هذه الأجرة. ولكن يجب أن تكون المبالغ المستحقة للمؤجر من قبيل الأجرة وملحقاتها، والمثال على ذلك التعويض المقرر لمؤجر السفينة بالرحلة في حالة تأخر المستأجر في إتمام عمليات شحن وتفريغ البضاعة^(٢). أما ما يكون

(١) المادة ١٥٧ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية.

(٢) أنظر أحكام المادة ١٨٣ من قانون التجارة البحرية.

مقررًا للمؤجر من تعويض عن الأضرار التي يسببها المستأجر له فلا تعد من قبيل الأجرة ولا يجوز للمؤجر بموجبها إعمال حق حبس البضائع.

(ب) أن تكون البضائع موجودة على السفينة. وعلى ذلك لا يتعلق حق الحبس إلا بالبضائع الخاصة بالرحلات التي يقوم بها المستأجر بموجب عقد الإيجار. ويجب أن تكون البضائع موجودة على السفينة. وبالتالي لا يمتد نطاق إعمال حق حبس للبضائع إلى ما قبل شحن البضائع في السفينة، وإلى ما بعد تفريغها منها.

ويفترض إذاً في إعمال المؤجر الحق في الحبس أن تكون الحيازة المادية للبضائع ثابتة له، أي أن الريان يحوزها عملاً لحساب المؤجر. لذلك لا يكون هناك مجال لإعمال الحق في الحبس في حالة تأجير السفينة غير مجهزة، لأن الريان يتبع المستأجر ويحوز البضائع بالتالي لحسابه. وكذلك في حالة تأجير السفينة مجهزة بالعدة، حيث تثبت الإدارة التجارية للسفينة للمستأجر. وبالتالي لا يتفرغ الحق في الحبس في الواقع، رغم اعتباره حكماً عاماً لإيجار السفينة، إلا بصدد تأجير السفينة مجهزة بالرحلة، حيث يحوز الريان البضائع المنقولة لحساب المؤجر دون المستأجر.

(ج) أن تكون البضائع مملوكة للمستأجر. وبالتالي لا يجوز للمؤجر إعمال حق الحبس إذا كانت البضائع الموجودة على السفينة مملوكة للغير^(١). وهذا من شأنه التضيق من نطاق حق الحبس. لكنه أمر منطقي لأنه ليس للشاحنين دخل في علاقة المؤجر والمستأجر من جانب ولعدم دخول تلك البضائع الصماص العام المقرر للمؤجر على ذمة مدينه المستأجر من جانب آخر.

ويثور التساؤل حول ما إذا كان حق الحبس مقررًا للمؤجر على البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر من الباطن. فقد رأينا أن للمؤجر دعوى مباشرة إزاء المستأجر من الباطن فيما يتعلق بإسنياف الأجرة في حدود ما يكون مقررًا للمستأجر الأصلي في ذمة المستأجر من الباطن. فقد ذهب البعض

(١) ويلاحظ أنه في حالة الاتفاق على قصر إستعمال المستأجر السفينة على نقل بضائمه يكون في ذلك ضمان أميز للمؤجر في إعمال حقه في حبس البضائع.

إلى أن تجاوز مبدأ نسبية آثار التصرفات لا يكون إلا في حدود المطالبة بالأجرة دون أن يمتد إلى الضمانات المقررة لها، وبالتالي يجوز للمؤجر حبس بضائع المستأجر الأصلي كما يجوز لهذا الأخير حبس بضائع المستأجر من الباطن في حين لا يجوز للمؤجر الأصلي حبس بضائع المستأجر من الباطن لأنه من الغير^(١). بينما ذهب البعض الآخر إلى أن تقرير الدعوى المباشرة يمنح المؤجر الأصلي الضمانات المقررة قانوناً لإستيفاء الأجرة^(٢). والواقع أن هذه الآراء قيلت في فرنسا بصدد ما يتمتع به المؤجر من إمتياز على البضائع، ومن المقرر أن الإمتياز يرد على البضائع الموجودة على السفينة بغض النظر عن ملكية المستأجر الأصلي لها^(٣)، مما ينعين معه القول بأن للمؤجر ضماناً على البضائع المملوكة للمستأجر من الباطن. أما في ظل القانون المصري فبالرغم من النص على ورود الحبس على البضائع المملوكة للمستأجر نرى إمكان تقرير هذا الحق للمؤجر الأصلي على البضائع المملوكة للمستأجر من الباطن حيث أن مودى تقرير دعوى مباشرة للمؤجر في مواجهة المستأجر من الباطن صيرورة هذا الأخير مديناً له بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي من الأجرة، مما يخلو المؤجر التنفيذ على البضائع المملوكة للمستأجر من الباطن إستيفاء لحقه.

ويترتب على ذلك وجوب تقرير كل حق يخوله القانون للدائن، بحث به المدين على الوفاء للمؤجر الأصلي، في مواجهة المستأجر من الباطن، فيكون له حق حبس البضائع. ويستطيع المستأجر من الباطن تفاديه بتقديم الكفالة التي يقدرها قاضى الأمور الوقتية.

وطبقاً للمادة ١٥٨ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية يجب على قاضى الأمور الوقتية إذا استعمل للمؤجر حق الحبس أن يأمر بإخراج البضائع من

(١) Cour d' appel de Rennes, 24 octobre 1989, voir l'arrêt en pourvoi (١) en cassation, chambre commerciale, cassant ledit arrêt, du 14 avril 1992, JCP 1992. IV 1808, p. 1980.

(٢) WAROT, Op. Cit, No. 137. Cassation Commerciale, 19 mars (٢) 1991, JCP, 1991 IV 193.

(٣) Cassation Commerciale, 14 avril 1992, JCP 1992 IV 1808, P. 198. (٣)

السفينة وإيداعها عند أمين يقوم بتعيينه. ويكون ذلك بناء على طلب من له مصلحة في عدم تعطيل إستغلال السفينة بإبقاء البضائع المحبوسة على متنها.

ويكون للقاضي أن يأمر ببيع البضائع أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها، ويقدر في إتخاذ هذا الأمر ظروف الحال على ضوء طبيعة البضاعة أو مدى يسار المستأجر. وإذا أمر القاضي بالبيع يتعين عليه تعيين ميعاده وكيفية إجرائه.

ثانياً: إمتياز المؤجر:

تنص المادة ١٥٩ من قانون التجارة البحرية على أن للمؤجر امتيازاً على البضائع المشار إليها في المادة السابقة ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها.

ويتضح من ذلك أن لحق الحبس وامتياز المؤجر نطاقاً واحداً، فيرد الإمتياز على البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر. ويتقرر هذا الإمتياز ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها وكل ما يعده القانون من قبيل الأجرة وملحقاتها. وبالتالي يصدق ما قيل بصدق حق حبس البضائع على إمتياز المؤجر.

ويخول الإمتياز للمؤجر إستيفاء الأجرة وملحقاتها بالأولوية على سائر الدائنين الآخرين للمستأجر، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة.

المطلب الرابع

تجديد عقد إيجار السفينة

المدة من العناصر الجوهرية لعقد الإيجار بوجه عام، وهذا ما يصدق على كل من إيجار السفينة غير مجهزة وإيجارها مجهزة بالمدة. أما في حالة الإيجار بالرحلة فإن محور العقد هو القيام برحلة أو برحلات محددة، فيتحصر عنصر المدة عن كونه عنصراً جوهرياً في العقد إلى مجرد عنصر قد يؤثر في حسن تنفيذ الإلتزامات الناشئة عن العقد.

وفي عقود إيجار السفينة الزمنية يمكن تفسير إرادة الطرفين اللذان يستمران في ترتيب آثار العقد بالرغم من إنتهاء المدة المحددة له بأنها اتجهت إلى تجديد عقد الإيجار. لكن في مجال إيجار السفن، وحرصاً من ملاكها على عدم انقطاع

استغلالها، كثيراً ما يبرم المؤجر عقوداً جديدة قبل إنتضاء مدة العقد السارية^(١). لذلك رفض المشرع الأخذ بالتجديد الضمى لعقود الإيجار بنصه فى المادة ١٦٠ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد إنتهاء المدة المحددة له. وبالتالي لا يكون تجديد عقد إيجار السفينة إلا بالاتفاق الصريح. وإتساقاً مع هذا الحكم نظم المشرع حالتى تأخر مستأجر السفينة غير المجهزة فى رده^(٢)، وإنتضاء مدة الإيجار بالمدة أثناء السفر^(٣).

المبحث الثالث

أحكام التأجير بالرحلة

رأياً من قبل أن تأجير السفينة بالرحلة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو برحلات معينة.

وفى التأجير بالرحلة يظل المؤجر مهيمناً على سفينته إذ يحتفظ بإدارتها سواء من الوجهة الملاحية أو من الوجهة التجارية. وأول ما يترتب على ذلك أن الزمن يسرى فى مصلحة المستأجر ضد مصلحة المؤجر^(٤). ذلك أن الرحلة أو الرحلات المتفق عليها تصير محور عقد الإيجار، فيستحق المؤجر أجرته عن إنجازها بغض النظر عما إذا إستغرق الأمر زمناً طويلاً أو قصيراً. وحيث أن المؤجر يسعى إلى إستغلال سفينته أفضل إستغلال ممكن فإن من صالحه إيجاز الرحلة فى أقصر المواعيد. ولذلك صداه على التزامات الطرفين كما سرى.

وبالإضافة إلى الأحكام المشتركة لإيجار السفينة مجهزة^(٥)، سن المشرع بعض الأحكام الخاصة بتأجير السفينة بالرحلة، وتتمثل، أسوة بأحكام التأجير

(١) جلال وقام محمدين، المرجع السابق، ص ٢٠٠.

(٢) المادة ١٦٥ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ١٧٨ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية.

(٤) FALL: Affrètement au Voyage. Regard sur la règle de non- sus- pension des surestaries, Droit Maritime Français, No. 452, août 1986, p. 464.

(٥) المواد ١٦٩، ١٧٠، ١٧١ من قانون التجارة البحرية.

بالمادة^(١)، فى البيانات التى يجب أن تشملها وثيقة عقد الإيجار وفى التزامات الطرفين المؤجر والمستأجر.

المطلب الأول

بيانات وثيقة عقد التأجير بالرحلة

تنص المادة ١٧٩ من قانون التجارة البحرية على أنه يذكر فى عقد إيجار السفينة بالرحلة:

- (أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.
- (ب) اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتحديد السفينة.
- (ج) نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها.
- (د) مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائها.
- (هـ) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.
- (و) بيان الرحلات المتفق على القيام بها.

ويلاحظ على تلك البيانات المنصوص عليها قانوناً أنها تتضمن تحديداً للعناصر الجوهرية لعقد الإيجار من حيث الأطراف والسفينة المؤجرة والأجرة. ولا تشمل بياناً بمدة الإيجار حيث تعلق الرحلات المتفق عليها محل عنصر المدة كما ذكرنا. ولذلك يجب على وثيقة العقد أن تتضمن بياناً بالرحلات المتفق على القيام بها.

وبالإضافة إلى ذلك يتضح من تلك البيانات مدى أهمية بعض العناصر التى تعد محلاً لأدائات الطرفين. فإذا كان المؤجر يضع فى حقيقة الأمر سمية محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر يتضح مدى أهمية ذكر مقدار الحمولة التى تشحن فى السفينة. وحيث أن المؤجر هو الذى يتولى إنجاز الرحلة البحرية تحت مسؤوليته فيجب تحديد نوع الحمولة المشحونة وأوصافها لكى يتسنى للمؤجر رفض شحنها إن كانت لا تلائم إمكانيات السفينة أو تمثل خطورة عليها.

(١) المادة ١٧٢ من قانون للتجارة البحرية.

ومن جانب آخر يجب ذكر مكان الشحن ومكان التفريغ بالإضافة إلى المدد المتفق عليها لإجرائهما. وإذا كان الطرفان يحددان مدداً لتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وكان الزمن يسرى ضد مصلحة المؤجر يتضح من ذلك أن الالتزام بتنفيذ تلك العمليات يقع على عاتق المستأجر. ويجب تنفيذها في المدد المتفق عليها حتى لا يتعطل إستغلال السفينة.

وفي تحديد مكان الشحن ومكان التفريغ تحديد لميناء القيام وميناء الوصول في كل رحلة متفق عليها. وفي توقيع المؤجر على وثيقة الإيجار قبول من جانبه على إنجاز الرحلة البحرية بين الميناءين المذكورين. ولا يثور في شأن تأجير السفينة بالرحلة مدى مراعاة المستأجر عدد القيام برحلات بحرية بأن تتم بين موانئ تنصف بالأمان Ports Surs^(١).

ويلاحظ أيضاً على البيانات التي نص القانون على وجوب إشتمال عقد الإيجار عليها أن المشرع لا يتصور إمكانية إستئجار السفينة بالرحلة في نقل الأشخاص، بل إن كل الأحكام الخاصة بتأجير السفينة بالرحلة تدور حوال محور إستعمالها في نقل البضائع، وذلك بالرغم من إنتشار عمليات إيجار السفن لنقل الأشخاص مع ازدهار نشاط الوكالات السياحية^(٢). ويوجه عام تدور الأحكام

(١) يقصد بالميناء الآمن الميناء الذي تستطيع السفينة الوصول إليه وحفوله والرسو فيه والخروج منه دون أن تتعرض لخطر مما لا يمكن تفاديه من واقع حسن إدارة السفينة ملاحيا، وذلك ما لم يكن تحقق الخطر نتيجة ظروف غير عادية أو إستثنائية. ولأمن الميناء عناصر ثلاثة: من الوجهة المادية عدم تعرض السفينة لفسائر مادية دون إرتكاب أى خطأ ملاحى، ومن الوجهة السياسية عدم تعرضها لمخاطر الحروب أو الإضطرابات أو المصادرة، ومن الوجهة الصحية عدم تعرضها لمخاطر الأوبئة أو التلوث. أنظر في ذلك:

Colloque AFDM, Dunkerke, mai 1984, ouvrage collectif: Le port dans les chartes- parties, Droit Maritime Français, No. 454, Octobre 1986, P. 579.

والعبرة في تحديد الصفة الآمنة للميناء بوقت وصول السفينة إليه، ويلاحظ أن هذه الفكرة تجد مجالاً لإعمالها بصفة رئيسية في حالة للتأجير بالمدة :

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 300.

DE LESTANG: Affrètement et transport des passagers, in ouvrage (٢) collectif: L' affrètement par charte- partie, Op. Cit, No.1.

المتعلقة بمسؤولية المؤجر والمستأجر في حالة تأجير السفينة مجهزة حول إستعمالها في نقل البضائع^(١).

ويترتب على ذلك عدم سريان قواعد قانون التجارة البحرية المتعلقة بتأجير السفينة بالرحلة في حالة إستعمالها في نقل الأشخاص^(٢).

ونشير أخيراً إلى أن مؤدى إغفال بعض هذه البيانات ينتقص من قيمة وثيقة عقد الإيجار كدليل إثبات مشتملات العقد. ذلك أن دور الكتابة يقتصر على إثبات عقد الإيجار^(٣).

المطلب الثاني

التزامات مؤجر السفينة بالرحلة

يتضح من مختلف الأحكام المخصصة لتأجير السفينة بالرحلة أنه يقع على عاتق المؤجر القيام بالتزامين أساسيين: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر كاملة التجهيز وصالحة للملاحة البحرية، والإمتناع عن شحن بضائع لا تخص المستأجر إلا بموافقة.

(١) راجع المادتين ١٦٩ ، ١٧٠ من قانون التجارة البحرية .

(٢) ولكن يراعى ما يمكن في صورتى إستعمال السفينة المؤجرة من إختلاف، وذلك من حيث إرتباط أى من طرفى الإيجار بعلاقات تعاقدية مع الغير. فمن أجل نقل البضائع قد يستأجر المستأجر السفينة لنقل بضائعه هو أو نقل بضائع الغير، أما عند إستعمال السفينة في نقل الأشخاص يوجد دلكا رباط تعاقدى بين المسافر وأى من المؤجر أو المستأجر على ضوء السفينة التي ظهر بها المستأجر في مواجهة المسافر (أنظر في ذلك: LESTANG, Op. Cit. No 8 et s. ففي الفروض التي لا تتعلق بها سوى مصالح للمستأجر لا بد من تنظيم العلاقة الإيجارية تنظيمًا دقيقًا. أما في الفروض التي تتعلق بها مصالح للغير من شاهدين أو مسافرين تكفى علاقة النقل لإضفاء الحماية القانونية الواجبة على تلك المصالح. وإزاء وجودها تنحسر نسبياً مصالح المستأجر، وقد لا يرى المشرع والحال هكذا ضرورة تنظيم العلاقة الإيجارية تنظيمًا دقيقًا.

ويؤكد ذلك غياب كل إعتبار لدى المشرع البحرى لما لا يعد من قبيل إستغلال السفن التجارية، إذ لا إعتبار لفرض إستئجار الشخص للسفينة من أجل القيام برحلة أو عدة رحلات للزومة أو للصيد.

(٣) جلال وقاه محمدين، المرجع السابق، ص ٢١٦.

أولاً: الالتزام يوضع السفينة تحت تصرف المستأجر؛

طبقاً للمادة ١٨٠ من قانون التجارة البحرية يلزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صلاحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار. كما يلزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها.

وحيث أن المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة وإدارتها التجارية فإن التزامه بالقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذ الرحلات المتفق عليها بينه وبين المستأجر يستتبع قيامه بإعطاء التعليمات اللازمة لإنجاز الرحلات البحرية إلى طاقم السفينة الذي يبقى تابعاً له^(١).

ولا تقتصر تلك التعليمات على الجوانب الفنية المتعلقة بتسيير السفينة على نحو يضمن سلامة البضائع حيث يلتزم تابعو المؤجر بالمحافظة عليها^(٢)، وإنما تمتد إلى الجوانب التجارية حيث يحتفظ المؤجر بالإدارة التجارية. وتحدد هذه التعليمات على ضوء ما تم الاتفاق عليه بين المؤجر والمستأجر من حيث وضع السفينة تحت تصرف المستأجر وتمكينه من شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها والتوجه إلى الموانئ المتفق عليها في العقد.

وقد واجه المشرع الفرض الذي يعتذر فيه وصول السفينة إلى الميناء لتفريغ البضائع في المادة ١٩٣ من قانون التجارة البحرية التي تقضى بأنه في هذه الحالة يجب على المؤجر أن يوجه السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه.

وعلى ذلك لا يجوز للمؤجر أن يوجه السفينة إلى أقرب ميناء من مكان وجود السفينة إذا ما ثبت تعذر وصولها إلى ميناء التفريغ، بل يجب أن نتوجه

(١) وعلى ضوء مدى تنفيذ المؤجر لالتزامه بإعطاء التعليمات يحدد ضابط التمييز بين مسؤولية المؤجر الشخصية إزاء المستأجر عن الإخلال بتنفيذ التزامه بالقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذ الرحلات، وبين مسؤوليته عن أخطاء أفراد الطاقم على أساس مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه.

PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 56.

(٢)

السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور. ولكن يشترط أن يتوافر في الميناء من الخصائص ما يسمح للسفينة من الرسو فيه دون تعرضها للخطر^(١).

ويعد ذلك يجب على المؤجر أن يقوم بنقل البضائع إلى ميناء التفريغ المتفق عليه. ويتحمل المؤجر مصروفات النقل إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ناشئا عن قوة قاهرة. ففي هذه الحالة لا يتحمل المؤجر تبعة القوة القاهرة وبالتالي يتحمل المستأجر المصروفات^(٢).

ويلاحظ أن نقل البضاعة من الميناء الذي رست فيه السفينة إلى ميناء التفريغ لا يشترط فيه أن يتم بحرا، خاصة إذا كانت أسباب تعذر وصول السفينة إليه ترجع لظروف الملاحة عند هذا الميناء كتعرضه للعواصف مثلا. ولذلك يمكن أن يتم نقل البضائع باستخدام أية وسيلة أخرى لنقل البضائع^(٣).

ثانياً، الالتزام بعدم شحن بضائع لا تخص المستأجر:

تنص المادة ١٧٨ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقة.

ويتسق الحكم المتقدم ومقتضى الإيجار من وضع السفينة تحت تصرف المستأجر. وإذا كان المؤجر يضع في واقع الأمر سعة محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر فالأصل أن يرد الإيجار على سعة السفينة بأكملها. وإذا تحدد مقدار الأجرة جزئياً على أساس السعة الكلية للسفينة^(٤)، فلا يضر المؤجر شيئاً عدم إستغلال المستأجر لسعة السفينة بأكملها.

ولكن رأينا أنه يجب تحديد نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها في وثيقة عقد الإيجار. وعلى ضوء هذا التحديد يتبين مدى إستغلال المستأجر لسعة السفينة في

(١) وهذا ما تتضمنه عادة مشارطات الإيجار بالرحلة. أنظر: WAROT, Op. Cit, No. 95.

(٢) ويتحمل المستأجر بطبيعة الحال تبعة قله هو أو قبل تابعيه، إلا أنه يندر من الناحية العملية أن يتسبب المستأجر أو تابعوه في تعذر وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه لأن المؤجر هو الذي يتولى إنجاز الرحلة البحرية بهيئته الكاملة على السفينة من واقع إحتفاظه بإدارتها سواء من لوجهه للملاحة أو من الوجهة التجارية.

(٣) جلال وقام محمدين، المرجع السابق، ص ٢٢١.

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 310.

(٤)

كل رحلة. وقد لا يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها. وفي جميع هذه الأحوال قد تثور لدى المؤجر فكرة إستغلال باقى سعة السفينة فى شحن بضائع تخصه هو ، خاصة وكونه قد احتفظ بإدارة السفينة التجارية. ومع ذلك لم يجز المشرع للمؤجر شحن بضائع لا تخص المستأجر إلا بعد الحصول على موافقته، إذ من حقه الإعتراض على البضائع التى قد تضرر بذلك الخاصة به. وفى كل الأحوال يجوز للمستأجر الإعتراض دون حاجة إلى إبداء أسباب^(١).

وإذا وافق المستأجر على قيام المؤجر بشحن بضائع فقد تتعدد الفروض التى تصدر فيها سندات الشحن: فقد يصدر المؤجر سند شحن للمستأجر عن البضائع التى يقوم بشحنها هذا الأخير، ثم يقوم المستأجر بتظهره أو تسليمه إلى شاحنيها. وقد يصدر المستأجر السند فى علاقته بالشاحنين. ويستطيع المؤجر أيضا إصدار سندات الشحن إلى شاحنى البضائع التى وافق المستأجر على قيام المؤجر بشحنها فى السفينة. وفى كل هذه الفروض لا يرجع الشاحن إلا على من صدر عنه سند الشحن بوصفه ناقلا متعاقدا. ولكن يفترض فى هذه الحالات أن يكون سند الشحن متضمنا اسم للشخص الذى صدر عنه السند. أما فى الفرض العكسى أى الفرض الذى لا يظهر فيه اسم مصدر السند^(٢)، وهو الفرض الذى يقوم فيه الريان أو من يقوم مقامه بتوقيع سند الشحن دون إشارة لصفته الدنيايية، فإنه يفترض صدور السند عن المؤجر الذى يحتفظ بالإدارة التجارية للسفينة. ولا يحول علم الشاحن بتأجير السفينة دون العمل بهذه القرينة لأن الفرض هو تبعية الريان للمؤجر المجهز^(٣).

(١) وإذا وافق المستأجر على قيام المؤجر بالشحن فقد يتم الاتفاق على تحديد الأجرة على أساس

حجم الحمولة التى يقوم المستأجر بشحنها: WAROT, Op. Cit, No. 18

(٢) وهذا ما يطلق عليه الفقه الفرنسى: Connaissance sans en- tête.

(٣) TASSEL: Le Connaissance de charte-partie sans en tête, Droit

Maritime Français, No 467, Octobre 1987. p. 547. Voir également Cour de Cassation, 21 Juillet 1987, Cité par du PONTAVICE, in Droit aérien et Droit maritime, Revue Trimestrielle de Droit Commercial, No.2, Avril- Juin, 1991, p. 306 No. 10.

المطلب الثالث

التزامات مستأجر السفينة بالرحلة

على ضوء الأحكام الخاصة بعقد تأجير السفينة بالرحلة يقع على عاتق المستأجر التزامان رئيسيان: يتمثل الأول في التزام بالقيام بعمليات شحن وتفريغ البضائع، بينما يتمثل الثاني في الالتزام بالوفاء بالأجرة.

ولا مجال في عقد للتأجير بالرحلة للقول بالالتزام المستأجر برد السفينة عند إنقضاء الإيجار، لأن المؤجر لا يتخلى عنها مطلقاً طوال مدة تنفيذ العقد^(١).

أولاً، الالتزام بالشحن والتفريغ،

طبقاً للمادة ١٨٢ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يقع الالتزام بشحن البضائع في السفينة وتفريغها منها على عاتق المستأجر. وبالتالي تتم هذه العمليات تحت مسؤوليته وعلى نفقته^(٢). ويراعى في هذا الصدد أن المستأجر لا يتولى تنفيذ هذه العمليات بنفسه عادة وإنما يلجأ إلى أحد المتخصصين في القيام بها هو مكاوّل الشحن والتفريغ^(٣).

ويثور التساؤل حول ما إذا كان التزام المستأجر بالشحن يمتد إلى رص البضائع في عتابر السفينة. ويذهب الفقه إلى أنه في حالة عدم الاتفاق يجب التمييز بين عملية الرص التي لا تستهدف سوى إحكام وضع البضائع في السفينة من أجل المحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية وبين عملية الرص التي تتم بها فوق ذلك تحقيق التوازن اللازم للسفينة لضمان سلامتها أثناء الرحلة. ففي العرص الأول يقع الالتزام بالرص على عاتق المستأجر ودون رقابة من أفراد طاقم السفينة بينما يقع الالتزام في العرص الثاني على عاتق المؤجر وتحت مسؤوليته^(٤).

DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 47. (١)

RODIERE. Considérations sur les affrètements et les transports en (٢)
Droit comparé. Droit Maritime Français, No. 367, Juillet 1979,
p.390.

PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 49. (٣)

WAROT, Op. Cit, No 87. PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 50. (٤)

يرى البعض أن المؤجر يتولى عمليات الرص وإنما على نفقة المسأجر:

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 304.

ويقتصر التزام المستأجر بالشحن والتفريغ إشكالات عديدة لأنه يقترب على تراخي المستأجر في تنفيذه الإضرار بمصالح المؤجر، نظرا لتعطيل السفينة لأمد طويل يجاوز ما هو مقدر عادة لإنجاز عمليات الشحن أو التفريغ. لذلك يجب تحديد مدد القيام بهذه العمليات وكيفية حسابها وما يقترب على القيام بها في مدد أطول أو أقصر من آثار^(١).

١- مدد الشحن والتفريغ وحسابها:

وفقا لنص المادة ١٨٢ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يجب على المستأجر القيام بعمليات الشحن والتفريغ في المدد المتفق عليها في عقد الإيجار. أما في حالة عدم الاتفاق فيجب الرجوع إلى العرف.

وعادة ما يتولى العقد تحديد المدد التي بتعين على المستأجر خلالها الفراغ من عمليات الشحن والتفريغ، نظرا لمصلحة المؤجر في تحديد النطاق الزمني للالتزام المستأجر على نحو دقيق^(٢). وفي حالة عدم الاتفاق يجب الرجوع إلى العرف. ويراعى في هذا الصدد أن مواعيد الشحن والتفريغ قد تختلف من ميناء إلى آخر، بل إنها تختلف عادة في داخل الميناء الواحد على ضوء طراز السفينة، وطبيعة البضائع، وموضع شحنها في السفينة إما في عنابرها إما على سطحها أو داخل حاويات، ومكان رسو السفينة على أحد أرصفة الميناء الثابتة أو العائمة^(٣).

وقد توجد بالموانئ بعض اللوائح التنظيمية للعمل في داخل الميناء. وقد يستدل منها على الأعراف السائدة فيه. وعلى ذلك لا تكون لهذه اللوائح قوة ملزمة فيما يتعلق بتحديد مدد الشحن والتفريغ وإنما يمكن الاستناد إليها في إثبات العرف السائد^(٤).

DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 44. (١)

FALL: Affrètement au voyage, op. cit, No. 464. (٢)

PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 27. (٣)

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 305. (٤)

وأنظر على سبيل المثال قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية رقم ٦١ لسنة ١٩٨٨ الخاص بإصدار اللوائح والأحكام الخاصة بحركة البضائع بميناء الإسكندرية.

وفيما يتعلق بحساب المدد وبدء سريانها تنص المادة ١٨٢ فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية على إتباع العرف السائد في الميناء الذي يجرى فيها الشحن أو التفريغ، وإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء أتبع العرف البحرى العام.

ويلاحظ على هذا النص أن المشرع يعتد بالعرف الخاص الذي يسود ميناء الشحن أو التفريغ إذ في هذه الحالة يجب العمل به دون غيره. أما في حالة عدم وجوده يجب الرجوع إلى العرف البحرى العام^(١).

وجدير بالإشارة إلى أن وجوب الرجوع إلى العرف لا يحول دون إمكانية الاتفاق على كيفية حساب المدة وتحديد بدء سريانها، وذلك إحتراما للقوة الملزمة للعقد^(٢).

ولكن في كل الأحوال يتوقف الأمر على إمكانية قيام المستأجر بشحن البضائع في السفينة أو تفريغها منها. ولهذه الإمكانية إعتبارها ليس فقط عند تحديد بدء سريان المدة وإنما أيضا لتقرير وقفها بعد البدء في عمليات الشحن أو التفريغ^(٣). فيجب أن يؤخذ في الإعتبار ما إذا كانت السفينة راسية على أحد أرصفة الميناء الثابتة أو العائمة ومدى إمكانية الشحن أو التفريغ بواسطة الصنادل^(٤). وقد لا يعتد بمجرد وضع السفينة تحت تصرف المستأجر في ميناء الشحن أو ولوجها إلى ميناء الوصول للقول ببداية سريان المدد، وإنما قد يقع على عاتق الريان التزام بإبلاغ المستأجر بإمكانية البدء في عمليات الشحن أو التفريغ^(٥). وقد يقضى العرف مثلاً ببداية حساب المدة في الواحدة ظهرا إذا تم

(١) ويجب التمييز في هذا الصدد بين الموانئ الكبيرة ذات الأهمية الاقتصادية الكبرى وبين الموانئ الصغيرة: ففي الأولى يلدر غياب للعرف الذي ينظم مسألة ذات أهمية قصوى كعمليات الشحن والتفريغ. ولكن إذا لم يكن لها عرف خاص بها فالعرف السائد يكون العرف البحرى العام. أما في الموانئ الصغيرة فتتأثر الأهمية فقد لا يوجد بها عرف يطبق وفي هذه الأحوال يجب تطبيق العرف البحرى العام.

(٢) المادة ١٤٧ فقرة أولى من القانون المدنى.

FALL, Op. Cit, P. 465.

(٣)

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 305.

(٤)

(٥) WAROT, Op. Cit, No. 100. ويلاحظ أنه يتعين على الريان مراعاة مدى إستعداد السفينة لشحن البضاعة فيها أو تفريغها منها. ولكن بموجب شرط يتم إدراجه في عقد الإيجار هو شرط Whether in berth يمكن للريان للقيام بإبلاغ المستأجر ولو لا تزال السفينة خارج الميناء أو لم تصل إليه بعد.

الإبلاغ قبل ظهر اليوم ذاته ويدئنه في السادسة صباحا من اليوم التالي إذا تم الإبلاغ بعد الظهر^(١). ويوجه عام يمكن القول بعدم بدء سريان المدة أو بوقفها في كل مرة يستحيل على المستأجر القيام أو الاستمرار في عمليات الشحن أو التفريغ. ولذلك يجب الإعتداد بأيام العطلات الرسمية وأيام توقف العمل بالميناء أثناء العواصف والنوات إلا إذا وجد اتفاق يقضى باستمرار العمل رغم ذلك^(٢).

وعادة ما يتم حساب بدء الشحن والتفريغ بالأيام والساعات، ويقوم المؤجر بمراقبة إحترام المواعيد عن طريق بيان بالأعمال التي يقوم بها المستأجر وتوقيتها يعده له الريان. ويعرف هذه البيان بمسمى Time sheet^(٣).

ب- آثار إنجاز الشحن والتفريغ في مدد مختلفة:

يترتب على تجاوز المستأجر للمدد المحددة لعمليات الشحن والتفريغ تعطيل إستغلال السفينة لحجزها مدة طويلة بميناء الشحن أو ميناء التفريغ، مما يصدر بمصالح المؤجر. لكن في مقابل ذلك ينتفع المؤجر من همة المستأجر إذا أسرع في إنجاز عمليات الشحن والتفريغ قبل إنقضاء المدد المحددة لها. ولقد واجه المشرع المصري الفرضين بأحكام خاصة.

(١) إعطاء المستأجر في الشحن والتفريغ:

تقضى المادة ١٨٣ فترة أولى بأنه في حالة عدم إتمام الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التي حددها العقد أو العرف تسرى مهلة إضافية لا تجاوز المدة الأصلية، ويستحق المؤجر عنها تعريضا يوميا يحدده العقد أو العرف.

(١) RODIERE: Précis, Op Cit, No 304. وقد يحدد الاتفاق المهلة المقررة للمستأجر بعد وصول الإبلاغ Free time.

(٢) فهناك شرط Running time ويموجه تسرى مدد الشحن أو التفريغ دون اعتداد بأيام العطلة الرسمية أو إعتبار لفترات الليل والنهار. أنظر في ذلك WAROT, Op Cit, No 102. ومع تطور الأرصفة الموية لم يعد يتوافق في الظروف الطبيعية من عواصف ونوات سمات القوة القاهرة. وبالتالي في ظل غياب شرط يقضى بوقف سريان المدة في هذه الحالات، وهو شرط Weather Permitting، يذهب البعض إلى القول باستمرار سريان المدة.

PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 73.

RODIERE, Précis, Op. Cit, No. 307

(٣)

وتعرف هذه المهلة الإضافية فى القانون الفرنسى بإصطلاح Surestaries ويعنى الأرضيات، كما يطلق هذا الإصطلاح أيضا على التعويض المقرر للمؤجر عن هذه المهلة^(١).

ويتولى الإتفاق عادة تحديد المهلة الإضافية وإلا يجب الرجوع إلى العرف. وفى كل الأحوال لا يجوز أن تزيد هذه المهلة عن المدة الأصلية. لإجراء عمليات الشحن والتفريغ، سواء تولى الإتفاق أو العرف تحديد هذه المدة.

وتسرى المهلة الإضافية بمجرد إنقضاء المدة الأصلية دون حاجة إلى إعدار المستأجر^(٢). ولا تخضع المهلة لأسباب وقف المدة الأصلية ويعبر عن ذلك بمبدأ «استمرار الأرضيات بمجرد سريانها»^(٣).

ولا تنظم عقود الإيجار عادة حكم إنتهاء المهلة الإضافية دون إتمام عمليات الشحن أو التفريغ^(٤). ولذلك تنص المادة ١٨٣ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه فى هذه الحالة تسرى مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المهلة الأولى، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف.

وتطبقا لذلك إذا كان التعويض اليومي المقرر للمؤجر عن المهلة الإضافية الأولى خمسين جنيها يكون التعويض اليومي المقرر له عن المهلة الثانية خمسة وسبعين جنيها.

ولقد قدر المشرع أن المبالغ التى قررها للمؤجر قد لا تغطى الأضرار الحقيقة التى تلحق به من جراء إبطاء المستأجر فى إنجاز عمليات الشحن والتفريغ. لذلك نص على عدم إخلال التعويضات المقررة عن المهل الإضافية بما قد يستحق من تعويضات أخرى. ويترتب على ذلك وجوب إعمال الشرط الجزائى الذى قد

(١) WAROT, Op. Cit, No. 80.

(٢) RODIERE: Précis, Op. Cit, No, 308. Contra FALL, Op. Cit, P. 467.

(٣) "Once on demurrage, always on demurrage". "Une fois en surestaries, toujours en surestaries".

(٤) WAROT, Op. Cit, No. 112.

يتضمنه عقد الإيجار، وإنما بشرط إثبات خطأ المستأجر في القيام بعمليات الشحن والتفريغ^(١).

ولقد ناز الخلاف حول الطبيعة القانونية للأرضيات. فبينما تذهب المدرسة الأنجلوسكونية إلى إعتبارها من قبيل التعويض، تذهب المدرسة اللاتينية إلى إعتبارها تكميلية للأجرة^(٢). ولقد انتصر المشرع المصري للنظرية الثانية بنصه في المادة ١٨٣ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية على أن التعويض اليومي الذي يستحق عن المهل الإضافية يعد من ملحقات الأجرة وتسرى عليها أحكامه^(٣).

وعلى ضوء ذلك يعد التعويض المقرر عن كل من المهلة الإضافية الأولى والمهلة الإضافية الثانية من قبيل ملحقات الأجرة. ويترتب على ذلك أنه يجوز للمؤجر حبس البضائع المملوكة للمستأجر والموجودة على السفينة إستيفاء لهذا التعويض كما يقرر له عنه إمتياز على تلك البضائع^(٤).

ويراعى أن المشرع لم ينص على مكان وزمان الوفاء بالأرضيات. ولكن الوفاء يتم كأصل عام وطبقاً لطبيعة الأمور في ميناء التفريغ بعد إنتهاء المهلة الإضافية، إذ في هذه الحالة يتحدد إجمالي المستحق منها للمؤجر^(٥). وقد يتفق الطرفان على وجوب أداء الأرضيات المتعلقة بالشحن قبل سفر السفينة.

كذلك لا يواجه المشرع فرض عدم إتمام عملية الشحن بعد إنقضاء المهلة الإضافية الثانية. وتطبيقاً للقواعد العامة يحق للمؤجر طلب فسخ العقد لإخلال

RODIERE, Précis, Op. Cit. No. 309.

(١)

FALL, Op. Cit, P. 465.

(٢)

(٣) الواقع أن إعتبار الأرضيات من قبيل التعويض يتعارض مع إمكانية طلب التعويض عن الأضرار الحقيقية التي تلحق بالمؤجر، وهذا ما تقر به المدرسة الأنجلوسكونية ذاتها. كما يتعارض إعتبار الأرضيات تكميلية للأجرة مع مبدأ إستمرار الأرضيات بمجرد سريانها. ولا يمكن في الأخذ بهذا التكييف القانوني أو ذلك إلا للرجوع في ترتيب آثار قانونية معينة. والمشرع المصري إحتيازه أيضاً لكنه يصف الأرضيات بأنها من ملحقات الأجرة وليست مكملتها.

(٤) راجع المادتين ١٥٨ و ١٥٩ من قانون التجارة البحرية. ويضاف إلى ذلك خضوع المطالبة بالأرضيات لأحكام التقادم الخاصة بالدعوى الناشئة عن إيجار السفينة مجهزة (للسادة ١٧١ من القانون).

PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 82.

(٥)

الإضافية الثانية. وتطبيقاً للقواعد العامة يحق للمؤجر طلب فسخ العقد لإخلال المستأجر بالتزامه والمطالبه بالتعويض إن كان له مقتضى. ولكن المطالبة القضائية بالفسخ قد تستغرق فترة طويلة من الزمن ولذلك من المقرر أنه يحق للريان الإبحار دون إنتظار حكم الفسخ^(١).

أما في حالة التفريغ فقد نصت المادة ١٨٥ من قانون التجارة البحرية على أن للريان بعد إنقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته. ومع ذلك يلتزم الریان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التي أنزلها من السفينة. ويتضح من ذلك أنه لا يلزم اللجوء إلى القضاء لإمكان إنزال البضائع في هذه الحالة^(٢). ولا يتحمل المؤجر المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أثناء عملية إنزالها من السفينة. وإنما يتعين على الریان مراعاة مصلحة المستأجر باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع كإيداعها لدى أمين.

(٢) همة المستأجر في الشحن والتفريغ:

يلتزم مؤجر السفينة بالرحلة بإنجاز الرحلة المتفق عليها مهما إستغرق تنفيذها من وقت. ولا شك أن المؤجر يأخذ في إعتبراره عند إبرام العقد وتحديد الأجرة المدة التي تستغرقها الرحلة المعروضة عليه عادة. ويتوقف تحديد هذه المدة على مدد الشحن والتفريغ بالإضافة إلى مدة السفر ذاته^(٣). ومن هنا جاءت أهمية تحديد مدد إجراء عمليات الشحن والتفريغ التي يتولاها المستأجر.

وعلى ذلك إذا كان إبطاء المستأجر في إجراء الشحن أو التفريغ يضر بمصالح المؤجر واستتبع ذلك تحديد الجزاء المترتب عليها، فإن همة المستأجر في إجرائه قبل المدة المحدد له يعود على المؤجر بالنفع إذ تنتهي الرحلة البحرية قبل الوقت الذي قدره المؤجر لتنفيذها.

RODIERE, Précis, Op. Cit, No 308.

(١)

WAROT, Op. Cit, No. 114.

(٢) قارن الوضع في فرنسا:

(٣) وذلك كأن تقدر مدة إنتاز الرحلة البحرية ببضرة أيام، يخصص يومان للشحن وستة أيام للسفر

ويومان للتفريغ.

ولقد تضمنت المادة ١٨٤ من قانون التجارة البحرية أحكاما لمعالجة هذا الفرض، فتنص فقرتها الأولى على أنه إذا تم الشحن قبل إنتهاء المدة المعينة له فلا تصاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك .

ويتضح من ذلك أن الأصل هو عدم إضافة ما تبقى من مدة الشحن التي لم يستغرقها المستأجر بالكامل إلى مدة التفريغ، مما له إنعكاسه على حساب الأرضيات إذا جاوز المستأجر المدة المحددة أصلا لإجراء عملية التفريغ. لكن المشرع يعتد بما قد يتفق عليه الطرفان من إضافة ما تبقى من مدة الشحن إلى مدة التفريغ. والمثال على ذلك أن يكون مقررا لإجراء كل من الشحن والتفريغ مدة يومين، فإذا أنجز المستأجر الشحن في يوم واحد يكون له ثلاثة أيام لإنجاز التفريغ.

ويلاحظ أن نطاق الاتفاق الذي يعند به المشرع أضيق مما يسرى عليه العمل عادة. فكثيرا ما تتضمن عقود الإيجار شرطا يسمى شرط إرتداد المدة^(١). ويمقتضاه يمكن تعريض مدة الشحن أو التفريغ بما تبقى من وقت عند القيام بأى من العمليتين^(٢). ويمكن تحقق ذلك بتحديد مدة إجمالية للقيام بعمليات الشحن، والتفريغ في الميناءين^(٣). ولا يقرر إرتداد المدة إلا بناء على اتفاق فى ظل القانون الفرنسى أيضا لأن القاعدة القانونية السارية لا تسمح به بحسب الأصل^(٤).

ومؤدى شرط إرتداد المدة الإعتداد بالمدة الإجمالية لتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ. ويترتب على ذلك أنه فى حالة المثال الذى نقرر فيه يومان لكل من الشحن والتفريغ، وقل: المستأجر بالشحن خلال ثلاثة أيام فلا يدفع عن اليوم الزائد أرضيات إذا استطاع إنجاز عملية التفريغ فى يوم واحد^(٥).

Clause de réversibilité.

WAROT, Op. Cit, No. 110.

PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 72.

RODIERE, Précis, Op. Cit, No. 307.

(١) ويلاحظ أنه فى حالة إدراج شرط إرتداد المدة فى عقد الإيجار لا يكون الوفاء بالأرضيات إلا فى ميناء التفريغ، لأنه لا يمكن تحديد ما يستحق للمؤجر منها إذا بعد الإنتهاء من عملية التفريغ.

أما النص المصرى فلا يجيز سوى إضافة ما تبقى من مدة الشحن إلى مدة التفريغ، مما يترتب عليه إستحقاق الأرضيات عن تجاوز المستأجر لمدة الشحن بغض النظر عن همته فى إنجاز مدة التفريغ، وذلك بالرغم من عدم الإضرار حقيقة بمصالح المؤجر.

لكن المشرع المصرى يستدرك الأمر بنصه على جواز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة الإسراع فى إنجاز الشحن أو التفريغ^(١). وهذا ما يعرف فى العمل بشرط Dispatch money. ويحث الاتفاق على هذه المكافأة المستأجر على الإسراع فى إنجاز عمليات الشحن والتفريغ دون إستغراق كامل المدة المقررة لها^(٢). ويتم حساب المكافأة بواقع الأيام والساعات التى وفرها المستأجر^(٣). وغالبا ما يتم تحديدها بنسبة محددة مما هو مقرر من مبالغ عن الأرضيات كالنصف مثلا^(٤).

وغالبا ما يحدد الاتفاق نطاق إستحقاق المكافأة، فهى تستحق عادة إذا أدت همة المستأجر إلى توفير قدر من الزمن من المدة الإجمالية المقررة لكل من الشحن والتفريغ. ولكن فى حالة عدم تحديد نطاق إستحقاق المكافأة على هذا النحو نرى فى ظل القانون المصرى إستحقاق المستأجر للمكافأة عن الإسراع فى إنجاز أى من عمليتى الشحن والتفريغ بالرغم من إبطائه فى إنجاز العملية الأخرى. وفى هذه الحالة تقع المقاصة بين ما هو مستحق للمؤجر من أرضيات وما هو مقرر للمستأجر من مكافأة^(٥).

ولا تعد المكافأة المقررة إنتقاصا من قيمة الأجرة^(٦)، بالرغم من وحدة مصدرهما وهو عقد الإيجار. ذلك أنهما يقومان على أسس مختلفة: فالأجرة

(١) المادة ١٨٤ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية.

(٢) PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 74.

(٣) RODIERE, Précis, Op. Cit, No 307.

(٤) WAROT, Op. Cit, No. 117.

(٥) ويترتب على ذلك أنه فى حالة إستغراق المكافأة المقررة للمستأجر الأرضيات المستحقة للمؤجر يزول حق هذا الأخير فى حبس بضائع المستأجر كما يزول الإمتياز المقرر له لزوال الدين الذى بتقرر له هذان الحقان.

(٦) قارن : PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 74.

مقررة مقابل وضع سعة السفينة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات محددة مهما استغرق تنفيذها من وقت. أما المكافأة فهي تتقرر مقابل همة المستأجر في تنفيذ التزامه بالشحن والتفريغ. ولا يمكن اعتبار همة المستأجر تضيقاً لنطاق وضع سعة السفينة تحت تصرفه معاً يبرر إنقاص الأجرة لأن هذا النطاق لا يتحدد مطلقاً على أساس من الزمن.

لا شك في أن تقرير المكافأة يحقق التوازن بين وجوب أداء الأرضيات في حالة الإبطاء في إنجاز الشحن والتفريغ وإستحقاق تلك المكافأة عند الإسراع في إنجاز هذه العمليات. وهذا ما تؤكدته المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية في فقرتها رقم ١٢٨ بقولها «لتكون المكافأة ثواب الهمة كما كان التعويض اليومي عقاب الإهمال والتراخي». وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى المنهج المتبع من المشرع الذي يفرض على تغليب مصالح المؤجر على مصالح المستأجر: فبينما تتقرر الأرضيات بحكم القانون أي دون حاجة إلى نص في العقد لا يتقرر ثواب المستأجر إلا بناء على اتفاق، وذلك سواء تعلق الأمر بإضافة المدة الباقية من المدة المقررة للشحن إلى مدة التفريغ أو بتقرير المكافأة^(١).

ثانياً، الالتزام بدفع الأجرة،

يقع على عاتق المستأجر الالتزام بدفع الأجرة ويتولى الاتفاق تحديد مقدارها ومكان ورماس الوفاء بها^(٢). ويكون للمؤجر حبس بضائع المستأجر ويتقرر له امتياز عليها إذا لم يستوف الأجرة.

ولكن نظراً للصعوبات التي يتعرض لها إنجاز الرحلة البحرية فقد يدق الأمر حول مدى إستحقاق الأجرة في بعض الفروض. لذلك تضمن قانون التجارة البحرية أحكاماً بضاعتها يؤكد إستحقاق الأجرة في بعض الفروض، والبعض الآخر منها يحدد حالات عدم إستحقاق الأجرة، وذلك تفادياً لما قد يثور حولها من منازعات.

(١) ولا يقدح في ذلك القول بأن ترك تقرير المكافأة للاتفاق مرده تقارب القوة الاقتصادية للطرفين: المؤجر والمستأجر. لأن التوازن الاقتصادي لا يقتصر أثره على بعض شروط العقد دون بعضها الآخر. ومع ذلك لم يترك المشرع أمر تقرير الأرضيات للاتفاق.

RODIÈRE, Précis, Op. Cit, No 510.

(١) حالات إستحقاق الأجرة،

لا شك فى إستحقاق المؤجر للأجرة إذ قام بإنجاز الرحلة أو الرحلات البحرية المتفق عليها على خير وجه . والقاعدة العامة أن إستحقاق الأجرة لا يتأثر بفعل المستأجر الذى يترتب عليه عدم إنجاز الرحلة على النحو المتفق عليه . ولكن فى بعض الأحوال لا يتسبب فعل المستأجر فى عدم إنجاز الرحلة ومع ذلك تستحق عليه الأجرة .

ونعرض للأحكام التى يتضمنها قانون التجارة البحرية فى هذا الصدد:

(١) طبقا للمادة ١٨٧ يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة إذا لم يشحن فى السفينة المؤجرة كل البضائع المتفق عليها . فلا شأن للمؤجر بمدى إستغلال المستأجر لسعة السفينة الموضوعة تحت تصرفه ، وبالتالى تستحق الأجرة كاملة . ويسرى هذا الحكم سواء تم تحديد الأجرة على أساس السعة الكلية للسفينة أو على أساس حمولة البضائع المشحونة فى السفينة^(١) .

(٢) تقرر المادة ١٩٠ للمستأجر أن يطلب فى أى وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ . وبموجب هذا النص يتقرر للمستأجر حق عدم استكمال الرحلة ويتسق هذا الحكم ووضع سعة السفينة تحت تصرفه . ولكنه ملزم بأداء الأجرة كاملة حتى وإن تم تفريغ البضائع فى أحد الموانئ المقرر رسو السفينة فيها أى بالرغم من إختصار الرحلة البحرية .

(٣) تنص المادة ١٩١ على بقاء عقد الإيجار نافذا دون زيادة الأجرة ودون تعريض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتا دون سفر السفينة أو إستمرار السفر، وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها فى السفينة على نفقته أيضا، وتستحق عليه الأجرة كاملة .

(١) وجدير بالذكر أن القانون الفرنسى يتضمن حكما مماثلا، فى اللائحة رقم ١٠٧٨ للصادرة فى ٣١ ديسمبر ١٩٦٦ تنفيذا للقانون رقم ٦٦ - ٤٢٠ بتاريخ ١٨ يونيو ١٩٦٦ فى شأن إيجار السفينة (المادة لللائحة من اللائحة) . أنظر: WAROT, Op. Cit, No. 23.

ويواجه النص المتقدم حالة إمتناع السفر أو الإستمرار فيه بصفة مؤقتة بسبب القوة القاهرة. وبالتالي يصرى النص ليس فقط على حالة وجود السفينة فى ميناء القيام ولم تبحر بعد وإنما فى حالة وجود السفينة فى أحد الموانئ المقرر رسوها فيها^(١).

ويجب أن يكون التوقف بسبب القوة القاهرة، فلا يمتد النص إلى حالات الحيلولة مؤقتاً دون السفر أو الإستمرار فيه لأسباب لا تتوافر فيها خصائص القوة القاهرة.

ويجب أيضاً أن تتسبب القوة القاهرة فى إمتناع السفر أو الإستمرار فيه بصفة مؤقتة، ذلك أن قانون التجارة البحرية يواجه حالات إستحالة السفر أو الإستمرار فيه بنصوص أخرى^(٢)، سوف نعرض لها فيما بعد.

وإذا توافرت شروط تطبيق النص فإن عقد الإيجاز يبقى نافذا بكل ما يترتب عليه من آثار بما فيها الوفاء بالأجرة. ولا يتحمل أى من الطرفين تبعه القوة القاهرة، فلا يجوز للمؤجر المطالبة بأجرة إضافية لتعطيل إستغلال السفينة، كما لا يجوز لأيهما إقتضاء تعويض من الآخر.

ويحق للمستأجر تفريغ البضائع ثم إعادة شحنها فى السفينة عند زوال آثار القوة القاهرة التى أدت إلى تعذر السفر أو الإستمرار فيه. ويتحمل المستأجر نفقات التفريغ وإعادة الشحن لأنه غالباً ما يكون تفريغ البضاعة لمصلحة المستأجر فى المحافظة عليها ولا يضير المؤجر شيئا بقاءها فى السفينة، ولكن إذا أبقي المستأجر البضاعة فى السفينة يقع عبء المحافظة عليها على عاتق المؤجر.

(٤) تواجه المادة ١٩٢ الفرض الذى تبدأ فيه الرحلة ثم يستحيل الإستمرار فى السفر بسبب غير راجع إلى المؤجر وتابعيه. ويتعلق الأمر هنا بإستحالة الإستمرار فى الرحلة وليس بتوقفها بصفة مؤقتة كما فى الحالة السابقة.

RODIERE, Précis, Op. Cit, No. 310.

(١)

(٢) المادة ١٨٨ فى شأن إستحالة البدء فى تنفيذ الرحلة والمادة ١٩٢ فى شأن إستحالة الإستمرار فيها.

وتنص المادة المشار إليها على أن المستأجر لا يلتزم إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة. ويتضح من ذلك أن العبارة بالمسافة التي قطعتها السفينة وليست بالمدة التي استغرقتها الرحلة قبل أن يستحيل الإستمرار فيها^(١). ولا غرابة في الأمر حيث لا يعد عنصر المدة من أركان عقد تأجير السفينة بالرحلة.

(٥) وأخيراً تقضى المادة ١٩٥ بأن المستأجر لا يبرأ من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر. ذلك أنه قد يحدث في مجال نقل البضائع سواء تم عن طريق عقد نقل بحري أو الإيجار بالرحلة أن يترك صاحب الحق في الإستلام البضائع التي يعتريها التلف أو الهلاك الجزئي ويرفض استلامها ويمتنع عن الوفاء بالأجرة. وهذا ما يعرف بنظام الترك^(٢).

ولم يشأ المشرع أن يأخذ بهذا النظام في مجال تأجير السفينة بالرحلة^(٣). وبالتالي لا تبرأ ذمة المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة وإنما يمكنه إثارة مسؤولية المؤجر تطبيقاً للمادة ١٦٩ من قانون التجارة البحرية.

(ب) حالات عدم إستحقاق الأجرة:

ولجأ المشرع المصري ثلاث حالات لا تستحق فيها الأجرة تتمثل في حالة إنفساخ العقد وحالة إنهائه وحالة هلاك البضائع. وقد وضع المشرع ضوابط لتحديد هذه الحالات ومدى تأثيرها في إستحقاق الأجرة.

(١) انفساخ عقد الإيجار:

تنص المادة ١٨٨ من قانون التجارة البحرية على أن عقد إيجار السفينة يفسخ دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضائع.

RODIERE, Précis, op. cit., No. 311.

(١)

(٢) ومن نافذة القول أن إعمال ترك البضائع يفترض وصولها إلى ميناء التفريغ، ولذلك يقتصر نطاقه على حالتى التلف والهلاك الجزئي ولا يمتد إلى حالة الهلاك الكلي.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٢٢.

ولإعمال الحكم المتقدم لا بد من توافر إحدى حالتين:

الأولى: أن يصبح تنفيذ الرحلة مستحيلاً بسبب القوة القاهرة، ولا يمتد وبالتالي حكم المادة ١٨٨ لغير حالات القوة القاهرة^(١). ويجب أن تتوافر إستحالة التنفيذ إبتداءً ولا يتعلق الأمر بإستحالة الإستمرار في الرحلة البحرية، ذلك أن المادة ١٩٢ تواجه هذا الفرض الأخير كما رأينا من قبل^(٢).

الثانية: هي حالة منع التجارة مع دولة ميناء التفريغ. ويراعى أن هذه الحالة تؤدي إلى إنفساخ عقد الإيجار بصرف النظر عن توافر خصائص القوة القاهرة فيها، فلو كان في الامكان توقع منع التجارة فإن عقد الإيجار ينفسخ مع ذلك.

وإذا توافرت إحدى هاتين الحالتين إنفسخ عقد الإيجار بقوة القانون أى دون حاجة إلى حكم قضائى بالفسخ. ويترتب على ذلك إنقضاء التزامات الطرفين ومنها التزام المستأجر بدفع الأجرة. ولا يجوز لأى من الطرفين مطالبة الآخر بالتعويض لأن الفرض أنه لا يد لأيهما في إستحالة تنفيذ الرحلة البحرية.

(٢) إنهاء عقد الإيجار:

تجيز المادة ١٨٩ من قانون التجارة البحرية للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة في أى وقت قبل البدء في شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها.

ويترتب على ذلك أن للمستأجر حق إنهاء الإيجار بإرادته المنفردة، ويتحال بالتالى من التزامه بدفع الأجرة. ولكن يراعى أن نطاق أعمال هذا الحق يتحدد بعدم البدء في أعمال شحن البضائع في السفينة المؤجرة. فلو أن المستأجر بدأ في الشحن لا يجوز له إنهاء الإيجار ولو لم يفرغ من الشحن بعد. وبالتالي لا يتوقف الأمر على إبحار السفينة من عدمه.

(١) جلال وقاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٢٢.

(٢) وعلى ذلك إذا ترتبت إستحالة تنفيذ الرحلة البحرية بسبب خطأ أى من الطرفين فإنه يتحمل بطبيعة الحال تبعه خطئه.

وإذا كان المستأجر يتحمل من التزامه بدفع الأجرة إلا أنه يتعين عليه تعويض المؤجر عن كافة الأضرار التي تلحق به بسبب إنهاء العقد مثل نفقات وضعها تحت تصرف المستأجر وتهيتها لإستقبال البضائع. وفي كل الأحوال لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض عن الأجرة المتفق عليها. وعلة ذلك أن إنهاء الإيجار لا يكون إلا قبل الشحن أى في وقت لا تزال فيه السفينة في ميناء القيام ولا يترتب على ذلك تعطيل إستغلال السفينة^(١).

(٢) هلاك البضائع:

تضع الفقرة الأولى من المادة ١٩٤ من قانون التجارة البحرية القاعدة العامة في شأن هلاك البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة، إذ في هذه الحالة لا تستحق الأجرة. ويقصد بالهلاك في هذا المقام الهلاك الكلى دون الهلاك الجزئى، ذلك أن المادة ١٩٥ لا تبرئ المستأجر من دفع الأجرة إذا ترك البضائع التي تعرضت للهلاك الجزئى، فمن باب أولى لا تبرأ ذمته إذا تسلم تلك البضائع.

ويتحمل المؤجر تبعه هلاك البضائع لأنه يقع على عاتقه التزام بالمحافظة على البضاعة طوال الرحلة البحرية. ويتربط على إخلاله بهذا الالتزام زوال التزام المستأجر بدفع الأجرة. ونظرا لإطلاق نص المادة ١٩٤ فقرة أولى يكون المؤجر ضامنا لهلاك البضائع حتى في حالة القوة القاهرة.

ولقد إستثنى المشرع من هذا الضمان نوعا محددا من البضائع يتمثل في الحيوانات الحية، إذ تنص المادة ١٩٤ فقرة ثالثة على إستحقة بق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه. وبالتالي يتعين على المستأجر في هذه الحالة إثبات إرتكاب المؤجر أو تابعيه خطأ لكي يتحمل من التزامه بدفع الأجرة.

(١) وحتى في الغرض الذي يضطر فيه المؤجر إلى تنفيذ الرحلة بسبب إرتباطه بعقد نقل بحرى مع شاحنين كان المستأجر قد وافق على قيام المؤجر بشحن بضائعهم لا يزيد مقدار الضرر الذى يلحق بالمؤجر عن قيمة أجرة السفينة المتفق عليها. ذلك أنه في حالة عدم إنهاء الإيجار لن يتعدى مقدار ما يحصل عليه المؤجر مجموع أجرات النقل وأجرة السفينة.

وإذا كان المؤجر ضامنا لهلاك البضائع وفقا لتلك القاعدة العامة إلا أن المشرع أجاز الاتفاق على إستحقاق الأجرة في كل الأحوال^(١). ويقرئ على وجود شرط إستحقاق الأجرة في كل الأحوال أن تكون الأجرة مستحقة في حالة القوة القاهرة أو في حالة إرتكاب المؤجر أو تابعيه خطأ أدى إلى هلاك البضائع. ولا يستثنى من ذلك الإغش المؤجر أو خطؤه الجسيم^(٢).

وبالإضافة إلى ذلك نص المشرع على حالات تستحق فيها الأجرة رغم هلاك البضائع. وترتبط جميعها بصورة مباشرة أو غير مباشرة بسلوك المستأجر. ويراعى أن هذه الحالات تستحق فيها الأجرة دون حاجة إلى النص عليها في عقد الإيجار. وهذه الحالات هي:

(أ) إذا كان هلاك البضائع ناشئا عن خطأ للمستأجر أو تابعيه، إذ في هذه الحالة لا يمكن تحميل المؤجر تبعة خطأ المستأجر أو تابعيه.

(ب) إذا كان الهلاك ناشئا عن طبيعة البضاعة أو عيب فيها. فالبضاعة تخص المستأجر وهو الذى يتولى شحنها فى السفينة. ولا يتعدى التزام المؤجر بالمحافظة عليها أثناء السفر إلى ضمان ما قد يصيبها من هلاك بسبب خصائصها أو عيوبها.

(ج) إذا اضطر الريان إلى بيع البضاعة أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها. فقد تقتضى سلامة السفينة والبضائع الأخرى المشحونة فى السفينة التخلص من البضاعة المعيبة أو التالفة. ويجب فى هذه الحالة ترجيح إعتبارات السلامة على مصالح المستأجر فيبقى هذا الأخير ملتزما بأداء الأجرة.

(د) إذا أمر الريان بإتلاف البضاعة لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها. فكما ذكرنا يجب الإعتداد بإعتبارات أمن وسلامة السفينة مما يبرر للريان إتلاف البضاعة. ولذلك تستحق الأجرة على المستأجر، وإنما يشترط فى هذه الحالة ألا يعلم المؤجر بخطورة البضاعة وقت أن تم وضعها فى السفينة وإلا صار مسئولاً عن السماح بشحنها ولا تستحق بالتالى الأجرة.

Frêt acquis à tout évènement.

(١)

(٢) وذلك كله تطبيقاً للمادة ٢١٧ من القانون المدنى.

الفصل الثاني البيوع البحرية

كثيراً ما يرتبط انتقال الإنسان من مكان إلى آخر للإستقرار فيه بنقل أغراضه الخاصة. وقد يتم النقل بحراً. وفي مثل هذا الفرض يبدو جلياً إيتعاد النقل البحري عن كونه أداة مكملة ولازمة للتجارة الدولية^(١). كما لا يثير هذا الفرض الكثير من المشكلات القانونية إذ عادة ما يربط العقد بين الشاحن والناقل البحري دون أن يؤدي إلى تدخل شخص آخر، فيتسلم الشاحن الأشياء في ميناء الوصول دون أن يستعين في الغالب بوكيل شحنة.

وفي مقابل ذلك يكون النقل البحري للبضائع أداة تنفيذ الصفقات التجارية الدولية، التي تعرف حينئذ بالبيوع البحرية، أي تلك البيوع التي يرتبط عنصر تسليم المبيع فيها بنقله بحراً^(٢). وهذه البيوع يطلق عليها في العمل عمليات التصدير والإستيراد، وتقتضي القيام بعدة إجراءات والعديد من الأعمال لكي تتحقق الصفقات، من بينها إبرام عقد النقل البحري.

وإذا كان عقد النقل البحري للبضائع يربط بصفة أساسية بين الناقل البحري والشاحن إلا أن العمل يشير إلى تدخل طرف ثالث في كثير من الفروض يعرف بالمرسل إليه، وهو الشخص الذي يتسلم البضائع في ميناء الوصول^(٣).

ولا شك أن هذا الوضع يستند إلى علاقة سابقة بين الشاحن والمرسل إليه، وتكون ذات أثر في مواجهة الناقل البحري بخصوص ما يتعلق بالنقل البحري وتنفيذه، إذ هي تحتم على الشاحن الاتفاق مع الناقل البحري على أن يتسلم شخص آخر البضائع في ميناء الوصول^(٤).

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 420.

(٢) CALAIS-AULOY: Ventes maritimes, in Droit maritime, avec RO-DIERE, Dalloz, Paris, 1983, p. 441 No 1.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(٤) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٥٢.

وهذه العلاقة غالبا ما تكون عقد بيع^(١). إلا أن البيوع البحرية التي يرتبط تنفيذها بإبرام وتنفيذ عقد نقل بحرى لا تكون فى صورة واحدة. لذلك يحسن العرض لها للتعرف على طرف عقد البيع الذى يبرم عقد النقل البحرى وما إذا كان يترتب على ذلك تدخل المرسل إليه فى العلاقة الأصلية بين الشاحن والناقل البحرى.

وتجدر الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لم يتناول البيوع البحرية بالتنظيم. وهو ما يعتبره البعض نقصاً تشريعياً لما لتلك البيوع من أهمية بالغة فى مجال التجارة البحرية من جهة، ولما تثيره أحيانا من مشكلات خاصة دقيقة تتشابه فيها قواعد البيوع العادية مع أحكام النقل البحرى ونظم المعاملات المصرفية من جهة أخرى^(٢).

ولذلك تجد البيوع البحرية أحكامها فى العرف البحرى أساساً. ولا توجد على الصعيد الدولى معاهدات دولية تنظم تلك البيوع. إلا أن جمعية القانون الدولى سنت قواعد موحدة لصورة خاصة من البيوع البحرية، هى البيع سيف، فيما يعرف بقواعد وارسو - أكسفورد^(٣). ويلاحظ أنه ليس لهذه القواعد صفة الإلزام، ومع ذلك كثيراً ما يلجأ إليها الطرفان. كذلك يمكن للطرفين الإستناد إلى أحكام نظم التجارة الدولية INCOTERMS بصدد البيوع البحرية، وهى الأحكام الصادرة عن غرفة للتجارة الدولية^(٤).

وتنقسم البيوع البحرية إلى نوعين: البيوع عند القيام والبيوع عند الوصول. ونعرض لهما فى مبحثين متعاقبين.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥٩٢.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤-٢٥.

(٣) وقد أصدرت الجمعية هذه القواعد فى مؤتمر وارسو عام ١٩٣٨ وتم تعديلها فى مؤتمر أكسفورد عام ١٩٣٢. وإن توالى التعديلات التى أدخلت عليها بعد ذلك فهى لا تزال تعرف بقواعد وارسو - أكسفورد. وتجدر الإشارة إلى أن غرفة التجارة الدولية وضعت القواعد الموحدة للبيوع الدولية، التى لا يشترط فيها بالضرورة أن تكون بيعاً بحرية، كما أنها وضعت قواعد نموذجية للبيوع البحرية التقليدية التى تنولى أحكامها فى هذا المقام.

(٤) CALAIS-AULOY, op. cit., p. 451 No 16.

المبحث الأول

البيوع البحرية عند القيام

البيوع البحرية هي تلك البيوع التي يتفق فيها على أن تسليم البضائع المبيعة يكون عند ميناء القيام. ويترتب على ذلك أن ملكية البضائع تنتقل من البائع إلى المشتري قبل نقل البضائع لأنه يتم تعيينها في ميناء القيام. وموذى التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحرى على عاتق المشتري^(١).

ولا يعنى ذلك أن المشتري هو الذى يتولى إبرام عقد النقل البحرى فى كل الفروض، إذ تتلوع البيوع عند القيام وأهمها على الإطلاق البيع «سيف» والبيع «فوب».

المطلب الأول

البيع سيف CIF

يطلق اسم CIF على البيع الذى يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة عند ميناء القيام، وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحرى والتأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالى يشمل ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل البحرى. وبذلك العناصر الثلاثة يتحدد اسم هذا البيع إذ يمثل إصطلاح البيع CIF إختصار الكلمات الإنجليزية الثلاثة: Cost وتعنى الثمن، Insurance وتعنى التأمين، وFreight وتعنى أجرة النقل^(٢).

وقد نشأ البيع سيف تحت ضغط الحاجة العملية إذ يصعب تحقق وجود المشتري أو وكيل عنه فى ميناء القيام ليتولى إبرام عقد النقل البحرى. ويتضح من ذلك أن للبيع سيف ثلاث خصائص جوهرية:

(١) أن تسليم البضائع إلى المشتري يتحقق من وقت شحنها فى السفينة.

(١) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٨٥.

RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 425.

(٢)

(٢) أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري دون البائع^(١).

(٣) أن البائع هو الذى يتعاقد مع الناقل البحرى. وهو لا يتعاقد بوصفه وكيلًا عن المشتري وإنما يتعاقد باسمه ولحسابه هو إذ يمثل إبرام عقد النقل البحرى التزامًا يقع على عاتقه^(٢). ويرتبط على ذلك أن البائع يكتسب صفة الفاعل فى حين أن المشتري يتحدد غالبًا بوصفه المرسل إليه^(٣).

وجدير بالإشارة إلى أن تنفيذ البيع سيف يرتبط عادة بتدخل أحد البنوك من خلال فتح إعتماد مستندى. ذلك أن البائع يتعين عليه إرسال المستندات الخاصة بالبضائع المبيعة إلى المشتري وأهمها على الإطلاق سند الشحن البحرى، الذى يسمح للمشتري بتسلم البضائع فى ميناء الوصول، ووثيقة التأمين البحرى، التى تسمح له بالحصول على التعويض من شركة التأمين فى حالة هلاك البضائع أو تلفها. وفى المقابل يلتزم المشتري بدفع المبلغ الإجمالى المتفق عليه والذى يشمل كما ذكرنا ثمن البضائع وقسط التأمين وأجرة النقل.

وإذ يتواجد العاقدان فى مكانين مختلفين قد يخشى كل منهما عدم قيام الآخر بتنفيذ التزاماته، فيسمح تدخل أحد البنوك بتنفيذ العملية من توفير الأمان لطرفيها، وهذا ما يعرف بالإعتماد المستندى. وبموجبه يعطى البنك للبائع أن مبلغ الإعتماد المتمثل فى المبلغ الإجمالى الذى يتعين على المشتري الوفاء به يكون تحت تصرف البائع من أجل حصول البنك على المستندات التى يحددها المشتري وينتظر إرسالها من قبل البائع. فلا يقوم البنك بدفع المبلغ للبائع إلا إذا تسلم المستندات، وأكد من مطابقتها للبيانات التى حددها له المشتري^(٤).

DE BOLLARDIERE: Manuel du commerce international par ventes (١)
maritimes. Etude particulière de la vente CAF, LGDJ, Paris, 1962,
p.3.

Cour d'appel de Paris, Audience Solennelle, 7 Novembre 1990, (٢)
Droit Maritime Français, no 514, mars 1992, p. 185.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦١٥.

(٤) لمزيد من التفاصيل حول خصائص البيع سيف، انظر:

DE BOLLARDIERE, op. cit., p. 17 et s.

ونشير أخيراً إلى أن مؤدى البيع سيف أن يتولى البائع دفع أجرة النقل إلى الناقل البحرى. وبالتالي لا مجال فى مثل هذا الفرض أن تكون أجرة النقل مستحقة عند الوصول.

المطلب الثانى

البيع فوب FOB

إسم البيع فوب هو إختصار للعبارة الإنجليزية Free on board وتعنى تسليم البضائع المبيعة على ظهر السفينة التى يعيها المشتري للبائع^(١).

ويقف التزام البائع عند حد تسليم البضائع فى ميناء القيام، ولا يتجاوز هذا الحد إلى إبرام عقد النقل البحرى وإنما يتولى المشتري أو وكيله إبرامه. ويترتب على ذلك أيضاً أن المشتري هو الذى يبرم عقد التأمين على البضائع المنقولة ليقى نفسه من آثار الهلاك التى تظل تبعته على عاتقه أثناء النقل^(٢).

ويختلف البيع فوب عن نوع آخر من البيوع يعرف بإسم البيع «فاس» اختصاراً للعبارة الإنجليزية Free along side. وتعنى قيام البائع بتسليم البضائع المبيعة على رصيف ميناء القيام بجوار السفينة التى يعيها المشتري^(٣). وفى هذا النوع من البيوع يتولى المشتري إبرام عقد النقل البحرى وعقد التأمين على البضائع المنقولة. وفى ذلك لا يختلف عن البيع فوب. وإنما يكمن الاختلاف بينهما فى تحديد متى يتحقق تسليم البضائع إلى المشتري: فى البيع فوب يتسلم المشتري البضائع على سطح السفينة، وبالتالي يتحمل البائع تبعه هلاكها فى المرحلة السابقة على ذلك بما فيها مرحلة شحن البضائع فى السفينة^(٤). بينما فى البيع فاس يتسلم المشتري البضائع على رصيف الميناء وبالتالي تقع تبعه

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦١٤.

(٢) جلال وقاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٩١.

(٣) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 422.

(٤) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٩٨.

هلاکها على عاتقه منذ تلك اللحظة التي يعقبها بالضرورة شحن البضائع في السفينة^(١).

وليس هناك ثمة مانع في البيع فوب من الاتفاق على أن ينوب البائع عن المشتري في إبرام عقد النقل البحري. ويكون ذلك في الفروض التي لا يكون فيها للمشتري وكيل في ميناء القيام^(٢). وفي مثل هذا الفرض يبرم البائع عقد النقل البحري بوصفه وكيلًا عن المشتري وتستقل هذه الوكالة عن عقد البيع ذاته بحيث لا يؤدي إخلال البائع بالتزامه كوكيل إلى فسخ البيع فوب^(٣).

وإذا تولى البائع إبرام عقد النقل البحري عن المشتري فالغالب أن يتفق مع الناقل البحري على أن تكون أجرة النقل مستحقة عند الوصول، فيكون المشتري هو الملتزم بأدائها إلى الناقل البحري في ميناء الوصول.

المبحث الثاني

البيع البحري عند الوصول

يقصد بالبيع عند الوصول تلك البيوع التي يتفق فيها على عدم تسليم البضائع المبيعة إلا في ميناء الوصول. ويترتب على ذلك أن تبقى تبعة هلاك البضائع على عاتق البائع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، وهو ما يعد من الخصائص الجوهرية المميزة للبيع البحري عند الوصول^(٤). ويتسق الحكم المتقدم مع حكم القواعد العامة في شأن تبعة هلاك المبيع إذ يدور إنتقال التبعة فيها حول واقعة التسليم^(٥).

ومؤدق البيع عند الوصول أن يتولى البائع إبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضائع المنقولة^(٦). ولذلك تشهد هذه البيوع دائماً ميلاد الثالوث

(١) محكمة النقض المصرية، ٢٧ ديسمبر ١٩٦٩، مجموعة أحكام النقض، ص ٤٤/١٧، ص ١٩٧٩.

(٢) CALAIS-AULOY, op. cit., p. 550 No 146.

(٣) على البارودي، المرجع السابق، ف ١٨٩.

(٤) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 423.

(٥) المادة ٤٣٧ من القانون المدني.

(٦) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٢.

البحرى الشهير المكون من الشاحن والناقل البحرى والمرسل إليه، حيث يتولى البائع شحن البضائع فى ميناء للقيام التى يتسلمها المشتري فى ميناء الوصول^(١).

ومن جانب آخر ونظراً لأن تسليم البضائع المبينة لا يكون إلا فى ميناء الوصول فإن إبرام عقد النقل البحرى وكذلك التأمين على البضائع يقع على عاتق البائع ولا شأن للمشتري به^(٢). وبالتالي تكون الأجرة مستحقة عند القيام، وإذا اشترط البائع على الناقل البحرى إستحقاقها عند الوصول واضطر المشتري إلى دفعها لكى يتمكن من إستلام البضائع، فإنه يستطيع الرجوع على البائع لإسترداد ما دفعه إلى الناقل البحرى.

ويلاحظ أنه من الوجهة العملية يندر اللجوء إلى إبرام البيوع البحرية عند الوصول، ذلك أن البائع يبغي التخلص من تبة هلاك المبيع بعد أن تخلص عن ملكيتها إلى المشتري وإستحق عنها الثمن^(٣). ولذلك يدور الخيار عادة بين صورتى البيوع عند القيام: البيع سيف والبيع فوب. وهناك شعار معروف ترفعه الدول تشجيعاً لأسطولها التجارى الوطنى تنصح بموجبه مواطنيها أن يبيعوا سيف ويشترى فوب. ذلك أن البائع فى البيع سيف هو الذى يختار السفينة فى حين أن المشتري فى البيع فوب هو الذى يختارها. ومع إفتراض لجوء الوطنيين إلى السفن الوطنية يكون شعار البيع سيف والشرء فوب ما يضمن اللجوء إلى تلك السفن^(٤).

والبيوع عند الوصول على نوعين: البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة. ونعرض لهما تباعاً.

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 420.

(٢) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٢.

(٣) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٩١.

(٤) CALAIS- AULOY, op. cit, p. 457 No 24.

المطلب الأول

البيع بسفينة معينة

البيع بسفينة معينة هو البيع الذى يلتزم فيه البائع بشحن البضائع المباعة على متن سفينة يتفق عليها الطرفان فى عقد البيع أو فى إتفاق سابق^(١). وقد يتفق على أن يكون للمشتري تعيين السفينة التى تشحن فيها البضائع. ولا يعنى الأمر أن المشتري هو الذى يتولى إبرام عقد النقل البحرى، ففى كل فروض البيوع عند الوصول يتولى البائع إبرام العقد وإنما يحق للمشتري إختيار السفينة التى يتم فيها شحن البضائع المباعة^(٢).

وكان لهذا النوع من البيوع أهميته البالغة فى وقت كان المشتري يعتمد بالسفينة وبمواصفاتها ليضمن سلامة وصول البضائع. لكن مع تطور فنون بناء السفن لم يعد للسفينة إعتبار جوهري فى مجال النقل البحرى، على خلاف ما نشاهده حتى يومنا هذا فيما يتعلق بإستئجار السفن.

ومع ذلك قد تثار أهمية تعيين المشتري للسفينة إذا كان حريصاً على موعد إبحار سفينة معينة^(٣). ويكون ذلك غالباً إذا كان النقل البحرى مرحلة من مراحل نقل البضائع التى يتسلمها المشتري فى ميناء الوصول ليعيد إرسالها إلى مكان آخر، فيكون تعيين السفينة سبيلاً للتنسيق بين مختلف مراحل النقل.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥٩٤. قارن DE BOLLARDIERE، للمرجع السابق، ص ١ الذى يرى أن مكنة تعيين السفينة مقررة للبائع.

(٢) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٩٢.

(٣) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٣.

المطلب الثاني

البيع بسفينة غير معينة

البيع بسفينة غير معينة هو ذلك البيع الذى يلتزم فيه البائع بنقل البضائع المباعة إلى ميناء الوصول فى ميعاد معين^(١). فلا عبء هنا للسفينة فى اتفاق الطرفين وإنما يتحدد زمن تسليم البضائع المباعة إلى المشتري بميعاد محدد.

ومع تطور بقاء السفن وزوال إعتبار السفينة بوجه عام يلجأ المتبايعان إذا ما اتفقا على بيع البضاعة عند الوصول إلى هذا النوع من البيوع^(٢). فبيع البضائع بسفينة غير معينة أصبح الفرض الغالب للبيوع عند الوصول.

ويلاحظ فى هذا الفرض أن المشتري لا شأن له بإبرام عقد النقل البحرى كما لا شأن له بتعيين السفينة التى يتم بواسطتها نقل البضائع المباعة. ويترتب على ذلك أن إفراز البضائع لا يتحقق إلا فى ميناء الوصول، وبالتالي فإنها تظل مملوكة للبائع أثناء النقل البحرى. ومؤدى ذلك أن تكون تبعة هلاكها على عاتق البائع بغض النظر عن التساؤل حول ما إذا كانت للتبعة تدور حول إنتقال الملكية أو حول التسليم. فأياً ما كان الأمر فتبعة الهلاك تبقى على عاتق البائع.

وتجدر الإشارة إلى ما يكمن من إختلاف بين البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة فى حالة هلاك البضائع أثناء النقل البحرى: فى الفرض الثانى يلتزم البائع بإرسال بضائع أخرى من ذات أوصاف البضائع الهالكة، وذلك تطبيقاً لمبدأ عدم هلاك المثليات. أما فى الفرض الأول وحيث تكون البضائع قد أفرزت ابتداء فلا التزام على البائع بإرسال بضائع أخرى^(٣).

(١) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٩٣.

(٢) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٣٦٤.

CALAIS- AULOY, op. cit., p. 573 No 170.

(٣)

الفصل الثالث

النقل البحري للبضائع

تمهيد وتقسيم :

(١) أهمية النقل البحري للبضائع :

يأتى النقل فى طليعة صور الإستغلال التجارى للبيئة البحرية . ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يتأتى إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان لآخر^(١) .

وتأتى أهمية إستغلال السفن فى نقل البضائع من إستثمارها كوسيلة نقل بقدرة فائقة على نقل الحمولات الضخمة التى يستعصى نقلها بالطائرات حتى المرحلة الراهنة من تطورها . كما أن السفن تسمح بالربط بين مكانين تفصل بينهما البحار والمحيطات مما يضىف عليها ميزة لا تتوافر فى وسائل النقل البرى، ومن هذه الزاوية يعد نقل البضائع بحراً السبيل الرئيسى لتنفيذ المبادلات السلعية الدولية مما يفسر الإهتمام التشريعى البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الوطنى أم على الصعيد الدولى^(٢) .

ولقد تناول قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ للنقل البحري للبضائع بالتنظيم، وذلك فى المواد من ١٩٦ إلى ٢٤٧ . وعلى الصعيد الدولى تتنازع فى الوقت الراهن معاهدتان تنظيم عقود النقل البحري الدولية: الأولى هى معاهدة سندات الشحن المبرمة فى بروكسل عام ١٩٢٤، والثانية هى اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة فى هامبورج عام ١٩٧٨، والمعرفة باسم قواعد هامبورج، وهذه الأخيرة هى التى يلزم تطبيقها الآن فى مصر^(٣) .

(١) محمد فريد العرينى: القانون التجارى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٧، ص ١٢٤، ف ٦٢ .

(٢) RODIERE: Droit maritime, Précis op. cit., No, 282 - 284.

(٣) كمال حمدى: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨، بند ٥ .

(ب) تعريف عقد النقل البحري للبضائع :

لقد تولى المشرع المصرى تعريف النقل البحرى بوجه عام فى المادة ١٩٦ من هذا القانون، وتنص المادة المذكورة على أن «عقد النقل البحرى عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجره» .

ويتضح من ذلك أن الناقل البحرى للبضائع لا يختلف عن النقل البحرى للأشخاص إلا فى خصوص المحل الذى يرد عليه أداء النقل . فبينما يكون محل النقل فى الفرض الأول متمثلاً فى بضائع يكون فى الفرض الثانى أشخاصاً^(١) .

ونأخذ على تعريف المشرع المصرى لعقد النقل البحرى عدم تعيينه للعنصر الجوهري فى هذا العقد . ذلك أنه يعرف النقل بنقل البضائع أو الأشخاص، وكان يتعين عليه إبراز معنى النقل وهو تغيير مكان البضائع أو الأشخاص^(٢) .

ويشير المشرع إلى أن النقل البحرى هو ذلك الذى يتم بالبحر . وبالتالي يكون العنصر المميز للنقل البحرى عن سائر صور النقل الأخرى المجال أو البيئة التى يتم فيها وهى البيئة البحرية . ولا يشير المشرع بعد ذلك إلى ضرورة أن يتم النقل بحراً بواسطة سفينة . وإذا كان الأمر يرجع إلى أن السفينة هى أداة الملاحة البحرية وبالتالي هى أداة تغيير مكان البضائع عبر البحر إلا أن نقل البضائع قد يتم فى البيئة البحرية بواسطة منشآت لا يصدق عليها وصف السفينة . والمثال على ذلك نقل البضائع من ميناء إلى آخر بواسطة الزحافات الهوائية أو بواسطة المراكب^(٣) .

ويلاحظ أيضاً على تعريف المشرع أنه لم يعرض من أطراف العقد إلا للناقل البحرى، وذلك لكى يشمل تعريفه للعقد الصور المختلفة لإبرام عقود النقل سواء فى مجال نقل البضائع أو نقل الأشخاص .

RODIERE, ABADIR et CHAO: Le transport des personnes dans la (١)
jurisprudence, Librairies Techniques, Paris, 1973, p. 2.

RODIERE: Droit maritime op. cit., No 326. (٢)

(٣) ذلك أن المركب - وهو أداة الملاحة النهرية - قد يقوم عرضاً برحلة بحرية . فإن كان بغرض نقل البضائع عد للعقد عقد نقل بحرى للبضائع .

كذلك نشير إلى أن المشرع جعل من عنصر الأجرة ركناً في عقد النقل البحري. والواقع أن النقل المجاني للبضائع متصور حدوثه من الوجهة العملية^(١).

إلا أنه يترتب على تعريف المشرع للعقد إستبعاد النقل البحري الذي يتم بدون مقابل نطاق تطبيق الأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية^(٢).

وأخيراً نلاحظ على تعريف المشرع لعقد النقل البحري شموله لكافة عمليات النقل دون الوقوف عند الإعتبارات الجغرافية أو السياسية. فالتعريف يشمل كلا من النقل الداخلى أى ذلك الذى يتم بين مينائين مصريين والنقل الدولى الذى يتم بين مينائين يقعان فى دولتين مختلفتين.

وبخلاصة لما تقدم يمكن تعريف عقد النقل البحري للبضائع بأنه عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضائع بطريق البحر مقابل أجرة.

تقسيم :

ونعرض لأحكام عقد النقل البحري للبضائع من خلال ثلاثة مباحث: نتناول فى الأول إثبات العقد ، وفى الثانى آثاره ، وفى الثالث مسئولية الناقل البحري .

المبحث الأول

إثبات عقد النقل البحري للبضائع

تقضى المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية بأن عقد النقل البحري لا يثبت إلا بالكاتبة. والحكم المتقدم يمسى على النقل البحري بوجه عام أى سواء كان نقلاً للبضائع أو نقلاً للأشخاص.

(١) ومع ذلك نادراً ما يتحقق نقل البضائع بنية للتبرع، وغالباً ما يقترب بنية مصلحة كالدعاية لشركة الملاحة البحرية.

(٢) وجدير بالإشارة إلى أنه طبقاً للمادة ٢٠٨ من القانونين التجارى الصادر بالقانون رقم ١٧ لعام ١٩٩٩ لا يخضع نقل البضائع للأحكام الواردة به إلا إذا كان مقابل أجرة . ويترتب على ذلك خضوع النقل المجانى للقواعد العامة فى العقد .

وفى مجال نقل البضائع بحراً ليس ثمة ما يمنع من إفراغ العقد فى وثيقة خاصة يتم إثبات العقد بها. إلا أن الصك الذى يصدره الناقل البحرى إلى الشاحن عند تسلم البضائع منه - ويعرف بسند الشحن البحرى - يلعب دوراً جوهرياً فى إثبات العقد، بل أن دوره يتجاوز مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذا الصك لتمثيل سند الشحن البضائع فيجوز تداولها بتداوله ويقرر لحامله الشرعى حق استلام البضائع من الناقل البحرى فى ميناء الوصول^(١).

وتعظم أهمية سند الشحن عند اختلاف الشخص الذى يرسل البضائع وهو الشاحن عن الشخص الذى يتسلمها من الناقل البحرى بعد تمام النقل ويسمى فى هذا الغرض بالمرسل إليه.

وهناك دائماً علاقة أصلية سابقة على عقد النقل البحرى للبضائع تربط بين الشاحن والمرسل إليه، غالباً ما تكون ناشئة عن أحد البيوع البحرية كما سئرى. تلك العلاقة هى التى تبرر إرسال الشاحن للبضاعة إلى المرسل إليه^(٢).

وإزاء تدخل المرسل إليه على هذا النحو تزداد أهمية سند الشحن البحرى. وتتداول ناعاً إصدار سند الشحن وبياناته ونسخه وشكله وحجيته فى الإثبات.

أولاً: إصدار سند الشحن البحرى

تنص المادة ١٩٩ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن سند الشحن يصدره الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسليم البضائع.

ويتضح من ذلك أن الناقل لا يكون ملزماً بإصدار سند الشحن البحرى إلا إذا طالبه الشاحن بذلك. فلا شك أن للشاحن مصلحة فى الحصول على سند الشحن حتى يتعرف على شروط النقل للبحرى المدرجة به، ويكون بيده الدليل على استلام الناقل للبضائع، وأخيراً يستطيع أن يفيد من دور سند الشحن فى تمثيل

(١) مصطفى كمال طه: أصول القانون البحرى، ف ٤٠٧.

(٢) مصطفى الجمل، المرجع السابق، ق ٢٥٣.

البضائع أو إرساله إلى المرسل إليه لكي يتمكن من إستلام البضائع في ميناء الوصول^(١).

ومع ذلك يلاحظ أنه من صالح الناقل البحري أيضاً صدور سند الشحن، إذ لا يمكن إثبات عقد النقل البحري للبضائع إلا بموجب دليل كتابي كما ذكرنا. ولذلك إستوجب المشرع صدور سند الشحن من نسختين على الأقل كما سنعرض فيما بعد.

ثانياً: بيانات سند الشحن البحري:

تتضمن المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية تعداداً للبيانات التي يجب ذكرها على وجه الخصوص في سند الشحن. وبالتالي إذا كان يجب ذكر البيانات المنصوص عليها قانوناً في سند الشحن إلا أنه يجوز للطرفين النص على بيانات أخرى فيه^(٢).

ويشمل تعداد المشرع جميع البيانات اللازمة لتحديد عناصر العقد الأساسية. وهذه البيانات هي:

- (أ) إسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم
- (ب) صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها.
- (ج) إسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.
- (د) إسم الريان.
- (هـ) ميناء الشحن وميناء التفريغ.

(١) مصطفى الجمال: المرجع السابق، ص ١٨٤ وما بعدها.

(٢) ولأم هذه البيانات المضافة هو بيان الشخص الواجب إخطاره بوصول السفينة إذا اتفق على ذلك وإلا لم يكن الناقل ملزماً بالإخطار كأصل عام. أنظر حكم محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٢٥٦٦ لسنة ٥٢ق، جلسة ١٩٨٨/١/٢٥.

(و) أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.

(ز) مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.

(ح) حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية.

ولم يعرض المشرع المصرى للجزاء الذى يترتب على تخلف بعض هذه البيانات. ولكن من المقرر إنه لا يترتب على ذلك بطلان سند الشحن البحرى أو بطلان عقد النقل البحرى للبضائع. ذلك أن الكتابة لا تشترط لتكوين العقد وإنما هى شرط لإثباته فحسب، كما أن هناك حقوقاً تتعلق للغير على البضائع المنقولة مما لا يجوز معه القول بعدم جواز الإحتجاج بما ورد فيه من بيانات لتخلف بعض البيانات التى أوجب القانون ذكرها على وجه الخصوص^(١).

وإنما لاشك فى أن تخلف بعض هذه البيانات يؤدى إلى الإلتقاص من قيمة سند الشحن كدليل إثبات، إذ يصعب إثبات مالم يشمل سند الشحن من بيانات فى أغلب الأحوال^(٢). فطلى سبيل المثال إذا أغفل الناقل البحرى إثبات الحالة الظاهرة للبضائع فى سند الشحن يقد إثبات إنه تسلمها وبها عيب يعترىها وذلك سواء فى علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو الغير.

ثالثاً: نسخ سند الشحن البحرى

يجب التنويه منذ البداية أن الناقل البحرى لا يصدر سوى سند شحن واحد عن كل عقد نقل يبرمه مع الشاحن. وإن تعددت نسخ سند الشحن فلا تكون إلا بصدد عقد نقل واحد وسند شحن واحد، ولو كانت جميع نسخه نسخاً أصلية.

وتنص المادة ٢٠٢ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن سند الشحن يحرر من نسختين. وحكمة ذلك أن العقد لا يمكن إثباته إلا بالكتابة، ويعد سند الشحن دليل الإثبات الكتابى الجوهرى فى مجال نقل البضائع بحراً، فيجب توافر هذا الدليل لدى طرفى العقد: الناقل البحرى والشاحن.

(١) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٧٧.

(٢) جلال وقاه محمدين: المرجع السابق، ص ٢٤٨.

ويحتفظ الناقل البحري بإحدى هاتين النسختين، ولا يتعدى دورها إثبات الناقل البحري للعقد بواسطتها، ويوجب المشرع ذكر بيان بها يفيد عدم قابليتها للنزول عنها. ذلك أن سند الشحن البحري يمثل البضائع المنقولة، فيجوز تداولها بتداول سند الشحن ذاته. إلا أن ملكية البضاعة تثبت لمتلقى خدمة النقل وهو وحده الذى يحق له التصرف فى البضائع. ومنعا لحدوث أى إشكال أو نزاع يجب ذكر عدم جواز تداول نسخة سند الشحن الخاصة بالناقل البحري^(١). ولا يعتد بأى إدعاء من قبل حامل هذه النسخة فى مواجهة الحامل الشرعى لسند الشحن.

أما النسخة الثانية الخاصة بالشاحن فإن المادة ٢٠٢ فقرة ثانية من القانون تنص على توقيعها من قبل الناقل أو من ينوب عنه. ويجب أن يتم التوقيع بالكتابة أو بأى وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة كالتوقيع بالخاتم الخاص بشركة الملاحة الناقلة.

وتفول النسخة الموقعة من الناقل أو من ينوب عنه حاملها الشرعى الحق فى تسلم البضائع والتصرف فيها^(٢). ويتحدد شخص الحامل الشرعى على ضوء شكل سند الشحن كما سنعرض فيما يلى.

رابعاً: شكل سند الشحن البحري:

تقضى الفقرة الأولى من المادة ٢٠٣ من قانون التجارة البحرية بأن سند الشحن يحرر بإسم شخص معين أو لأمره أو لحامله. وعلى ضوء شكل سند الشحن على هذا النحو يتحدد شخص الحامل الشرعى له طبقاً لما تقضى به المادة ٢٠٤ من القانون. ومؤدى ذلك أن سند الشحن إما أن يكون إسمياً وإما أن يكون إندياً وإما أن يكون لحامله.

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No. 349.

(٢) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٤٨.

(أ) سند الشحن الإسمي:

إذا صدر سند الشحن بإسم شخص معين كان إسمياً. وفي هذه الحالة إما أن يكون صادراً بإسم الشاحن نفسه إما أن يحدد الشاحن إسم المرسل إليه الذي يتسلم البضائع في ميناء الوصول.

ويترتب على إسمية سند الشحن عدم جواز النزول عنه إلا بإتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق. وهذا ما تقتضى به المادة ٢٠٣ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية. ومؤدى ذلك وجوب مراعاة الأحكام الواردة فى القانون المدنى المتعلقة بحوالة الحق المدنية عند التنازل عن السند الإسمى^(١).

ولكن يراعى فى ذلك أن الفقرة الرابعة من المادة ٢٠٣ تجيز اللص فى سند الشحن على حظر حوالاته أو تناوله. وقد يتضمن السند الإسمى مثل هذا الحظر سواء كان سند الشحن صادراً بإسم الشاحن أو بإسم المرسل إليه، وإن كان الفرض الغالب لإيراد هذا الشرط يكون فى حالة صدور السند بإسم الشاحن.

وليس ثمة ما يمنع من إدراج الحظر المتقدم بمناسبة حوالة الحق الثابت فى سند الشحن، ويترتب على ذلك أن المحال إليه لا يجوز له النزول عن السند بعد حوالاته إليه.

ويعتبر حاملاً شرعياً للسند الإسمى الشخص المبين إسمه فيه أو المحال إليه بموجب حوالة حق روعيت فيها الأحكام الواردة فى القانون المدنى^(٢).

(ب) سند الشحن الإذني:

إذا صدر سند الشحن لإذن شخص معين كان السند إنظياً. ويترتب على ذلك أنه يجوز تداول سند الشحن عن طريق التطهير أى الكتابة على ظهر سند الشحن بما يفيد نقل الحق الثابت فيه إلى شخص آخر أو لإذنه.

وتحيل المادة ٢٠٣ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية فى شأن التطهير

(١) على البلرودى: المرجع السابق، ف ١٢٧.

RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 381

(٢)

إلى أحكام قانون التجارة، أى أحكام التقنين التجارى فى شأن تظهير الأوراق التجارية الإنذنية. ومودى ذلك أن تتركب الآثار القانونية على تظهير سند الشحن التى تتركب بوجه عام على تظهير الأوراق التجارية.

ومع ذلك أكد المشرع البحرى بشأن التوقيع على بياض على أن مجرد توقيع حامل سند الشحن يعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية.

ويمكن بمناسبة عملية التظهير النص فى سند الشحن على عدم جواز تداوله بعد ذلك. وفى هذه الحالة يكون إسم المظهر إليه ثابتاً فى السند ولا يجوز له إعادة تظهيره مرة أخرى.

ويعتبر حاملاً شرعياً لسند الشحن الإنذنى المظهر إليه الأخير إن ذكر فيه إسم المظهر إليه أو حامل السند إذا تم تظهيره على بياض^(١).

(ج) سند الشحن لحامله:

ذكرنا أن سند الشحن البحرى يمثل البضاعة، وبالتالى يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن. وقد يحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفى نيته بيعها وهى فى الطريق أى أثناء النقل. وفى مثل هذه الحالة لا يكون فى وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذى يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن. وقد لا يرتضى الشاحن إصدار سند الشحن بإسمه حتى لا يضطر إلى إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية إذا ما أراد التصرف فى البضاعة المنقولة. ولذلك يتفق مع الناقل البحرى على إصدار سند الشحن لحامله^(٢).

وبالتالى يعتبر حاملاً شرعياً لسند الشحن لحامله الشخص الذى يحوز السند،

Cour d' appel de Paris, 5^e chambre A, 14 novembre 1988, DMF, (١)
No 485, août 1989, p. 435.

(٢) وجدير بالإشارة إلى أن ذبوع التسليم بموجب أنون تسليم البضائع أدى إلى ندرة اللجوء إلى إصدار سندات شحن لحاملها.

وهو الذى يكسب فى مواجهة الناقل البحرى صفة المرسل إليه فيجوز له بموجب المسند تسلم البضائع^(١).

خامساً: حجية سند الشحن البحرى فى الإثبات:

رأينا أن سند الشحن البحرى لا يلعب دوره فى الحدود الضيقة للعلاقة بين الناقل البحرى والشاحن. فكثيراً ما يتدخل طرف ثالث فى تنفيذ عقد النقل هو المرسل إليه. كذلك قد تتعلق بعض الحقوق المرتبطة بتنفيذ عقد النقل البحرى لأشخاص من الغير، كشركة التأمين التى تعوض الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذى لحق بالبضائع أثناء نقلها، فتحل محل المضرور فى الرجوع على الناقل البحرى بالمسئولية^(٢).

يجب بالتالى التمييز بين حجية سند الشحن البحرى فى الإثبات فى العلاقة بين الناقل البحرى والشاحن وحجيته فى الإثبات فى مواجهة الغير.

(أ) حجية بيانات سند الشحن فى العلاقة بين الناقل البحرى والشاحن:

يرد أداء الناقل البحرى الرئيسى بالنقل على البضائع. وتدور جل أحكام النقل البحرى حول هذا العنصر، وخاصة فيما يتعلق بإثارة مسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذى يلحقها أثناء النقل أو التأخير فى نقلها. ومن هنا تأتى أهمية تحديد أوصاف البضائع، ونذكر بيان حالتها الظاهرة فى سند الشحن.

وحيث أن الشاحن هو الذى يدلى بهذه الأوصاف فلا أقل من إعتباره مسئولاً عن صحة البيانات الخاصة بها التى يقدمها للناقل. ومتى ثار الفرض الذى لا يتطابق فيه ما ورد فى سند الشحن من بيانات مع حقيقة الوضع إستحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات فى الإثبات حتى فى العلاقة بين الناقل البحرى والشاحن^(٣).

(١) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٢٧.

(٢) أنظر فى ذلك:

NICOLAS: La subrogation légale et la théorie du connais sement, DMF, No 487, octobre 1989, p. 563.

Cassation Commerciale, 20 décembre 1988, DMF, No 489, décembre 1989, p. 699.

ويجب أن تكون البيانات المقدمة مطابقة لحقيقة أوصاف البضائع وحالتها، ويجوز للناقل البحري إيداء تحفظات على قيدها في سند الشحن إن كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها. ويجوز للناقل ذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن.

كذلك توجب الفقرة الثانية من المادة ذاتها على الشاحن إذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للإلتهاب أو الانفجار أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة التحذير من خطورتها وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً.

وتقرر المادة ٢٠٦ من القانون مسئولية الشاحن قبل الناقل عن تعريض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضاعة ولو تنازل عن سند الشحن إلى الغير.

ولكن ما من شك أن ورود تحفظات على البيانات المتعلقة بالبضائع فى سند الشحن البحرى يعوق تداوله، لأنه يجعل الغير فى ريبه من أمر البضائع فيرفض تملكها^(١). لذلك قد يتفق الشاحن والناقل البحرى على إصدار سند الشحن خال من أية تحفظات، وهذا ما يعرف بسند الشحن النظيف *Connaissance net*. ولكن سند الشحن النظيف لا يجعل الناقل البحرى فى مأمن من رجوع الغير عليه، وخاصة المرسل إليه. ولذلك يشترط الناقل البحرى الحصول على ما يعرف بخطاب الضمان *Lettre de garantie* وهو يتضمن اتفاقاً على تعريض الناقل البحرى عن الاضرار التى تلحق به من جراء إصدار سند الشحن خالياً من أى تحفظ على البيانات الواردة فيه. وقد أقرت المادة ٢٠٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية صحة مثل هذا الاتفاق.

وحيث أن سند الشحن البحرى هو الدليل الكتابى الرئيسى على إبرام عقد النقل البحرى للبضائع فإن لبياناته حجية فى إثبات عناصر العقد وحقوق الأطراف والتزاماتهم الناشئة عنه.

RODIERE: Droit maritime, op. cit, No 343.

(١)

وفى ذلك تقرر المادة ٢١٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية أن سند الشحن يعد دليلاً على الأمور التالية:

- (١) تسلم الناقل البحرى للبضائع من الشاحن بالحالة المبيّنة به.
- (٢) إذا طلب الشاحن من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على السند يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن، وذلك تطبيقاً للمادة ١٩٩ فقرة رابعة من القانون، فإن البيان المذكور يعد دليلاً على شحن البضاعة فى السفينة أو السفن المعنية فى البيان وفى التاريخ المذكور فيه.

(٣) يعد سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها.

(ب) حجية بيانات سند الشحن فى مواجهة الغير:

تؤكد المادة ٢١٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية أن لسند الشحن حجيته ليس فيما بين الناقل والشاحن فحسب وإنما بالنسبة إلى الغير أيضاً.

وبالتالى يفيد سند الشحن فى إثبات تسلم الناقل للبضائع وإثبات شحنها فى التاريخ المدون بها، وذلك فى مواجهة الغير التى تنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ عقد النقل البحرى للبضائع. كما أن لبيانات سند الشحن وما قد يرد فيه من تحفظات حول البضائع المشحونة حجيتها فى الإثبات فى مواجهة الغير.

ولسند الشحن البحرى حجية قاطعة فى الإثبات فى مواجهة الغير، بشرط أن يكون الغير حسن النية. والمقصود بحسن النية الجهل بالدلالة النسبية للبيانات الواردة فى سند الشحن. ويعين على الناقل أو الشاحن إقامة الدليل على إنتفاء حسن نية الغير.

ويقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفاً فى إبرام عقد النقل البحرى وتنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، مما يترتب عليه إمكانية التمسك بما ورد فى سند الشحن البحرى من بيانات.

وبما أن الغير أجنبى عن عقد النقل البحرى للبضائع فإن العقد يعد بمثابة

واقعة بالنسبة إليه. ومؤدى ذلك جواز إثبات خلاف ما هو وارد به من بيانات بكافة طرق الإثبات. ولذلك يكون الناقل البحري أو الشاحن مقيداً بما ورد بالسند فى مواجهة الغير ما لم يكن سئى النية. أما الغير وإن كان له التمسك بما ورد بالسند من بيانات فى مواجهة الناقل البحري إلا أنه يستطيع إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على خلاف ما ورد به. ويستوى فى ذلك أن يكون الغير حسن النية أو سئى النية^(١).

ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للناقل البحري إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت فى سند الشحن فى مواجهة المرسل إليه حسن النية. أما المرسل إليه فيستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت فى سند الشحن بكافة طرق الإثبات.

إلا أنه يلاحظ أن المشرع يحتفظ فى حالة تركيز صفتى الشاحن والمرسل إليه فى شخص واحد ولا يجيز اعتبار المرسل إليه فى هذه الحالة من الغير. فعلى سبيل المثال قد يصدر سند الشحن لأمر شخص محدد، ثم تتوالى التظهيرات الناقلة للملكية الواردة عل السند حتى يتم تظهيره أخيراً لسبب أو لآخر إلى الشاحن. ويتوجه الشاحن بوصفه حاملاً شرعياً لسند الشحن البحري لإستلام البضائع من الناقل البحري.

لكن مبررات اعتبار المرسل إليه بوجه عام من الغير لا تتوافر فى حالة إستلام الشاحن ذاته للبضائع وإن كان ذلك بوصفه مرسلأ إليه، وبالتالي يخضع الإحتجاج بسند الشحن للأحكام المتعلقة بحجية سند الشحن فى الإثبات فى - العلاقة بين الناقل البحري والشاحن^(٢).

وإتساقاً مع هذه القواعد فى شأن الإحتجاج بسند الشحن البحري فى مواجهة الغير تنص المادة ٢٠٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على عدم جواز

(١) قارن جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٥٥.

(٢) ويلاحظ فى هذا الصدد أنه يفرض إعتبار الشاحن مرسلأ إليه يقتضى فيه شرط حسن النية. ومع ذلك يحول النص دون التحايل على أحكام القانون.

الإحتجاج بخطاب الضمان فى مواجهة الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على
المسدد بعدم صحة تلك البيانات.

وكذلك تنص الفقرة الثانية من المادة ٢٠٧ على إعتبار المرسل إليه الذى
صدر المسدد بإسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن
نفسه. وبالتالى لا يجوز للناقل البحرى الإحتجاج بخطاب الضمان قبل المرسل
إليه الذى لم يكن يعلم بوجوده وقت أن حصل على سند الشحن وأصبح حاملاً
شرعياً له. ولا يستثنى من ذلك سوى حالة تركيز صفتى الشاحن والمرسل إليه
فى شخص واحد.

المبحث الثانى

آثار عقد النقل البحرى للبضائع

يرتب عقد النقل البحرى التزامات على عاتق طرفيه: الناقل البحرى
والشاحن. ولقد رأينا أن تنفيذ بعض هذه الإلتزامات قد يشهد تدخل شخص ثالث
هو المرسل إليه، ويكون ذلك فى ميناء الوصول عند إستلام البضائع من الناقل
البحرى. وبالتالى إذا كنا سنعرض للإلتزامات الناقل من جانب والتزامات
الشاحن من جانب آخر يجب ألا يخب عن البال دور المرسل إليه فى تنفيذ هذه
الإلتزامات.

المطلب الأول

التزامات الناقل البحرى للبضائع

جوهر النقل البحرى للبضائع هو تغيير مكانها بحراً بواسطة سفينة غالباً.
ويقتضى ذلك أن تكون هناك سفينة معدة على نحو يسمح بإنجاز عملية النقل،
تتواجد فى ميناء القيام أى ميناء الشحن. وفى هذا الميناء يتسلم الناقل البحرى
البضائع من الشاحن، ويقوم بشحنها فى السفينة، ويتولى رصها فى عابرها ما
لم يكن الشحن يتم على سطحها. وتستطيع السفينة بعد ذلك الإبحار تنفيذاً لمهمة
الناقل بتغيير مكان البضائع، ويتعين عليه المحافظة عليها أثناء النقل حيث لا

سلطان للشاحن عليها بعد تسليمها إلى الناقل. وعند بلوغ السفينة ميناء الوصول ورسوها به يتم تفريغ البضائع منها وتسليمها إلى الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال.

ويتضح من ذلك أن عقد النقل البحري للبضائع يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل البحري، تفرض عليه أداءات محددة. وتيسيراً للعرض سوف نقسم هذه الإلتزامات بحسب مراحل إنجاز عملية النقل على ضوء المكان الذي تتم فيه أداءات الناقل بين ميناء الشحن ومرحلة الرحلة البحرية بمعناها الفني والملاحي وميناء الوصول.

أولاً: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن:

تشمل هذه المرحلة من مراحل إنجاز عملية النقل البحري الإلتزام بإعداد السفينة والإلتزام بإستلام البضائع وشحنها ورسوها في السفينة.

(أ) إعداد السفينة لإنجاز النقل البحري:

إذا كان الناقل البحري يتعهد بنقل البضائع بواسطة سفينة فيجب أن تكون صالحة لإنجاز عملية النقل. وهناك شروط وأوصاف فنية يجب أن تتوفر في السفينة لأجل تأمين أمنها وسلامتها حفاظاً على الأرواح والأموال الموجودة عليها. وتفرض الدولة رقابة صارمة على توافر هذه الشروط والأوصاف على نحو دائم^(١).

ومع ذلك تفرض المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية التزاماً على عاتق الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها.

ويتضح من ذلك أن المشرع لا يكتفى بفرض التزام على عاتق الناقل

CHAO: Navire, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1974, No 60 - (١)
61.

البحرى بإنجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، وإنما يحرص على تأكيد وجوب إعداد سفينة صالحة للملاحة وتنفيذ النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع، وذلك بوصفه التزاماً يقع على عاتق الناقل البحرى فى مواجهة الشاحن.

(ب) إستلام البضائع من الشاحن،

يتعين على الناقل البحرى إستلام البضائع من الشاحن. وتعتبر واقعة الإستلام بداية اللطاق الزمنى للنقل البحرى والذى على ضوئه تتحدد مسؤولية الناقل البحرى عن الهلاك والتلف الذى يلحق بالبضاعة.

وعند الإستلام يتعين على الناقل البحرى إصدار سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك. ويمكن الإستعاضة عنه بتسليم الشاحن إيصال تصلم البضائع إذا تم قبل شحنها أو تعيين السفينة التى سوف تشحن فيها البضائع^(١).

ويتم إستلام البضائع فى ميناء الشحن وفى الموعد المتفق عليه. ويمكن الإتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحرى فى خارج حدود الميناء كالإتفاق على تسليمها فى مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو فى مكتبه أو مقره. وفى هذه الحالة يتعين على الناقل البحرى القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيداً لشحنها فى السفينة. ويدخل هذا النقل فى إطار النقل البحرى من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحرى^(٢). لذلك يندر الإتفاق على إستلام الناقل للبضائع فى خارج حدود الميناء، خاصة أن الأمر قد يقتضى إتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التى يعزف الناقل البحرى عن تحمل تبعاتها.

وجدير بالإشارة إلى أن واقعة الإستلام تتحدد على ضوء الإلتزام بشحن البضائع فى السفينة. فالأصل كما سترى أن هذا الإلتزام يقع على عاتق الناقل

(١) وذلك تطبيقاً للمادة ١٩٩ من قانون التجارة البحرية.

(٢) أحمد حسنى: النقل البحرى الدولى للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية،

١٩٨١، ف ٣١.

البحرى. ولكن يجوز الإتفاق على خلاف ذلك^(١)، وفى هذه الحالة لا يتحقق إستلام الناقل البحرى للبضائع إلا وهى على ظهر السفينة.

(ج) شحن البضائع فى السفينة؛

نعرض لنطاق الالتزام بشحن البضائع بوجه عام ثم نعرض للحكم الخاص بشحن البضائع على سطح السفينة.

١- نطاق الالتزام بالشحن ؛

تقضى المادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية بأن الناقل يلتزم بشحن البضائع فى السفينة مالم يتفق على غير ذلك. ومودى ذلك أن التزام الناقل البحرى بالشحن لا يتعلق بالنظام العام وبالتالي يجوز الإتفاق على أن يتحمل الشاحن عبء شحن البضائع فى السفينة.

وفى كل الأحوال لا يتولى الناقل البحرى أو الشاحن تنفيذ الشحن مادياً بنفسه، وإنما يتولاه المقاول البحرى أى مقاول الشحن والتفريغ.

وإذا تضمن سند الشحن شرطاً يقضى بالالتزام الشحن بإتمام شحن البضائع فعادة ما يقتزن هذا الشرط بإتفاق آخر على توكيل الناقل البحرى فى التعاقد مع المقاول البحرى. ويترتب على ذلك أن الناقل يستطيع إنجاز الشحن بالكيفية التى يراها ملائمة وتحت إشرافه مع نقل تبعة المخاطر التى قد تلجم عنه بالإضافة إلى أعبائه المالية إلى الشاحن^(٢).

٢- شحن البضائع على سطح السفينة؛

تعترض السفينة أثناء الرحلة البحرية ظروف طبيعية وأحوال جوية قد تصيب البضائع بأضرار بالغة إذا ما تم شحنها على سطح السفينة. إذ فى الحالة تكون البضائع معرضة لأشعة الشمس والرطوبة والأمطار والرياح وموج البحر فى حالة هياجه وإندفاع أمواجه إلى سطح السفينة. وقد تلحق هذه

(١) المادة ٢١٥ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية.

(٢) محمود سمير الشرقاوى: القانون البحرى، ف ٢٢٦.

العناصر الطبيعية بالبضائع أضرارا بالغة اذ يمكن أن تتعرض للتلف إن لم يكن للهلاك^(١).

ولذلك يكون الأصل أن يتم شحن البضائع فى عتابر السفينة حيث تكون بأمأمن من التآثر بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية، ويكون الناقل البحرى مسئولا عن الأضرار التى تلحق بالبضائع فى حالة شحنها على سطح السفينة.

والقاعدة العامة التى تصنعها المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية هى عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة، مما يتأكد معه مسئولية الناقل البحرى عن الأضرار التى تلحق بالبضائع بسبب شحنها بهذه الكيفية. إلا أن هذه القاعدة يرد عليها ثلاثة إستثناءات:

(١) الفلاحة الساحلية بين الموانئ المصرية: تستثنى المادة ٢١٦ من نطاق أحكامها النقل الذى يتم بين الموانئ المصرية.

(٢) الإذن الكتابى من الشاحن: إذ أنن الشاحن للناقل البحرى بشحن البضائع على سطح السفينة يجوز للناقل شحنها بهذه الكيفية دون معقب عليه.

(٣) إلزام الناقل البحرى بالشحن على سطح السفينة: يستطيع الناقل البحرى شحن البضاعة على سطح السفينة ولو دون إذن كتابى من الشاحن إذا كان ملزما بالشحن بهذه الكيفية إما بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن وإما إذا إقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية. والمثال على ذلك ما يجرى عليه العرف من شحن الأخشاب ذات الأحجام الكبيرة على سطح السفينة. وجدير بالإشارة إلى أن الناقل البحرى يكون ملزما بمراعاة ما يقضى به القانون أو يجرى به العرف من حيث

(١) حول تأثير شحن البضائع على سطح السفينة فى مسئولية الناقل البحرى أو الناقل البرى متى كانت الرحلة البحرية إحدى مراحل النقل أنظر:

ACHARD: Transport en pontée, paramount clauses et article 2
para. 1 de la CMR, DMF, No 482, avril- mai 1989, p. 219.

إتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع المشحونة على سطح السفينة^(١).

(د) رص البضائع؛

يقصد برص البضائع بالسفينة ترتيبها وتنظيمها في العابر المخصصة لها أو على سطح السفينة. وبالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على نحو يأمنها من الهلاك أو التلف.

وتقضى المادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية بأن الناقل البحرى يلتزم برص البضائع بالسفينة.

ولا يرتبط رص البضائع بغية المحافظة عليها فحسب، وإنما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام. فالأمر يتعلق أيضاً بمصالح الناقل البحرى ومصالح الشاحنين الآخرين^(٢).

ومن الوجهة العملية تتم عملية الرص تحت إشراف الريان، وقد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمجهز يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية.

ثانياً، التزامات الناقل البحرى للبضائع في مرحلة الرحلة البحرية،

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن واستلم الناقل البحرى البضائع وتم شحنها فيها ورسها في العابر أو على سطحها، أصبحت السفينة متأهبة للسفر.

ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحرى بنقل البضائع أى تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. ويجب على الناقل البحرى المحافظة على البضائع المنقولة أثناء الرحلة.

GAILET: Etude de la notion de responsabilité dans le cas d'un^(١) chargement de marchandises en pontée, DMF, 285, septembre 1972, p. 519.

RODIERE: Droit maritime, op. cit., No, 352.

(٢)

(١) التزام الناقل البحري بالنقل:

تنص المادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن الناقل يلتزم بنقل البضائع، أى توصيلها إلى ميناء الوصول.

والالتزام الناقل هذا الالتزام بتحقيق نتيجة، إذ يجب عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة وفى الميعاد، مما يترتب عليه مسؤوليته فى حالة هلاكها أو تلفها أو التأخير فى وصولها^(١).

(ب) التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع:

تنص المادة ٢١٥ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية على أن الناقل البحرى يلتزم بالمحافظة على البضائع التى تشحن فى السفينة.

ويعد التزام الناقل البحرى بالمحافظة على البضائع أثناء النقل من أهم الإلتزامات التى تشغل ذهنه، إذ يكون مسئولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعاً إلى سبب أجنبى.

ولا يلتزم الناقل البحرى بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها القفى وإنما يبدأ هذا الإلتزام من لحظة إستلامه البضائع من الشاحن ويمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول^(٢).

وفرض الإلتزام بالمحافظة على البضائع أعباء عديدة على الناقل البحرى كأن يعيد رص البضائع إذا إنتقلت من مكانها بسبب إمتزاز السفينة، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة، أو يحفظ درجة الحرارة الملائمة للعبائر^(٣)، أو يتأكد من إحكام تغليف البضائع على إثر بعض الأحداث، أو إتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة بشأن كيفية الوقاية منها.

(١) المادتان ٢٢٢/١ و ٢٤٠/١ من قانون للتجارة البحرية.

(٢) قارن جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٥٩.

(٣) Cassation Commerciale, 16 février 1976, DMF, No 332, août 1976, p. 490.

ثالثاً، التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الوصول:

إذا وصلت السفينة إلى الميناء المتفق عليه يلتزم الناقل البحري بتفريغ البضائع من على السفينة ويقوم بتسليمها إلى المرسل إليه.

(أ) تفريغ البضائع:

طبقاً للمادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يلتزم الناقل بتفريغ البضائع ما لم يتفق على غير ذلك. الأصل إذن أن تتم عملية التفريغ على نفقه الناقل البحري وتحت مسؤوليته. فالناقل يتعاقد مع المقاول البحري ويحمل بالتالى تبعه الأخطاء التى قد يرتكبها هو أو تابعوه. وتدرج مسؤولية الناقل البحري هذه فى إطار مسؤوليته عن ضمان هلاك أو تلف البضائع بوصفه ناقلاً بحرياً.

ولا يعتبر التزام الناقل بالتفريغ متعلقاً بالنظام العام إذ يجوز للطرفين الاتفاق على أن يتحمل الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال عبء الإلتزام بالتفريغ. ويصدق ما سبق أن عرضنا له بخصوص الإلتزام بالشحن على الإلتزام بالتفريغ: فغالبا ما تتضمن سندات الشحن البحرية شرطا نمطياً يقضى بتحمل المرسل إليه للتفريغ بموجب ما يسمى بشرط التسليم تحت الروافع^(١). وفى هذه الحالة يتحقق تسليم البضائع إلى المرسل إليه قانوناً بمجرد خروجها من عداير السفينة أو إعلام الريان إستعداده لتفريغها من على سطح السفينة.

ويقترن الشرط المتقدم عادة بتوكيل الناقل البحري فى التعاقد مع المقاول البحري، ويرتبط ذلك بتكليف وكيل السفينة بإستلام البضائع نيابة عن المرسل إليه.

(ب) تسليم البضائع:

آخر التزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول. والتسليم واقعة قانونية ينتهى

(١) محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، ف ٢٢٦.

بها تنفيذ عقد النقل البحري^(١). ومؤدى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع نقل قائمة إلى أن يتم تسليمها إلى المرسل إليه. كما يمكن إثارة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير فى تسليم البضائع.

المطلب الثاني

التزامات الشاحن

مشروع النقل البحري مشروع رأسمالى يستهدف منه الناقل البحري تحقيق الربح من خلال تقديم خدمات النقل. ويترتب على ذلك أنه متى تم إبرام عقد النقل وجب تمكين الناقل من تقديم خدمة النقل والوفاء بمقابل هذه الخدمة إلى الناقل.

ويترتب على ذلك أن ينشأ على عاتق الشاحن التزامان رئيسيان: يتمثل الأول فى تسليم البضائع إلى الناقل حتى يتمكن من إنجاز النقل بينما يتمثل الثانى فى الوفاء بأجرة النقل حتى يتحقق للناقل الربح المنشود.

أولاً: الالتزام بتسليم البضائع :

طبقاً للمادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية على الشاحن تسليم البضائع للناقل فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن، إذا لم يوجد إتفاق على ذلك.

ويتأكد بذلك التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل البحري. ويتم التسليم فى الزمان والمكان المتفق عليه. وكثيراً ما يتوقف الإتفاق على حدود الإلتزامات التى يقبل الناقل البحري تحملها فى سبيل إنجاز النقل البحري^(٢).

ويقضى القانون بأنه فى حالة عدم الإتفاق على تحديد مكان وزمان تسليم البضائع يجب إتباع ما يقضى به العرف السائد فى ميناء الشحن. وغالباً ما يرتبط هذا التحديد بالعرف السائد المتعلق بإنجاز عمليات الشحن والتفريغ فى هذا الميناء^(٣).

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 358.

(٢) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٣٠.

(٣) جلال وقاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٦١.

ويكون الشاحن مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع لأنه قد يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية بالنظر إلى أهمية الشحنة واحتياج شحنها إلى وقت طويل. وفي ذلك تنص المادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عن التأخير في تنفيذ الإلتزام بتسليم البضائع على مقدار الأجرة.

ولقد رأينا من قبل أن الشاحن هو الذي يدلّ إلى الناقل البحري بالبيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة، وعلى ضوء ذلك يتم تدوين هذه البيانات في سند الشحن البحري. ولذلك تنص المادة ٢٠٦ من قانون التجارة البحرية على أن الشاحن يكون مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير.

كذلك تقضى المادة ٢٢٢ من قانون التجارة البحرية بأن الشاحن يضمن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه.

ويفرض حكم هذه المادة إلى ترتيب مسؤولية الشاحن عن كل ضرر يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها. ويقصد بالبضائع جميع البضائع الأخرى غير بضائع الشاحن والتي تكون مشحونة في السفينة^(١).

ثانياً، الإلتزام بأداء أجرة النقل،

يقع على عاتق الشاحن الإلتزام بأداء أجرة النقل البحري. وقد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة النقل عند تسليم البضائع في ميناء الوصول.

وعلى ضوء إتفاق طرفي عقد النقل البحري للبضائع - الناقل البحري والشاحن - تتحدد كيفية أداء أجرة النقل المستحقة للناقل.

فالعقد هو الذي يحدد مقدار الأجرة. ويتم تحديدها إما على أساس وزن

RODIÈRE. Droit maritime, op. cit., No 342.

(١)

الشحنة أو على أساس حجمها، كما يمكن تحديدها عن كل وحدة من البضائع المنقولة في حالة ضخامة الشحنة أو في حالة تباين طبيعة الأشياء المنقولة^(١).

وعادة ما يتولى الناقل البحري تحديد تعريف نقل مختلف البضائع ولا يكون أمام الشاحن إلا قبولها، بل إن إبرام العقد لا يتم إلا على أساس هذه التعريف.

ويمكن الإتفاق على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند القيام، بمعنى أن الشاحن هو الذى يتولى دفعها إلى الناقل البحرى. ويترتب على ذلك أن الناقل البحرى يقبض الأجرة قبل تقديم خدمة النقل. وغالباً ما يتفق على إستحقاق الأجرة عند القيام إذا كان الشاحن ملتزماً تجاه المرسل إليه بأداء أجرة النقل كما فى حالة البيع سيف.

وقد يتفق على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند الوصول، وفى هذه الحالة يقع الإلتزام بأدائها على عاتق المرسل إليه الذى له الحق فى تسلم البضائع.

وتؤكد المادة ٢١٩ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية هذه الأحكام بنصها على أن الشاحن يلتزم بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزم أيضاً بأدائها من له حق تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها.

ويتضح من ذلك أن الشاحن، وبالرغم من الإتفاق على إستحقاق الأجرة عند الوصول، يظل ضامناً للوفاء بأجرة النقل، ومؤدى ذلك أنه فى حالة عدم قيام المرسل إليه بأداء أجرة النقل يستطيع الناقل البحرى الرجوع على الشاحن ويطالبه بأداء أجرة.

ولكن إذا كان صاحب الحق فى تسلم البضائع ملتزماً بأداء أجرة النقل المستحقة عند الوصول فإن الأمر يتوقف على مدى جواز الإحتجاج بالإتفاق على ذلك فى مواجهته. وقد رأينا من قبل أنه لا يجوز بوجه عام الإحتجاج فى مواجهة الغير بخلاف ما هو ثابت فى سند الشحن البحرى. لذلك تقضى المادة

RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 361.

(١)

٢١٩ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية بأنه إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن.

على ذلك يجب أن يتضمن سند الشحن بياناً بكيفية أداء الأجرة، وإذا كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول يجب تعيين مقدارها الواجب على المرسل إليه أدلوه.

وإذا أغفل الطرفان ذكر مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبضها بالكامل عند الشحن، وبالتالي لا يجوز له مطالبة من له الحق في تعلم البضائع بأداء الأجرة^(١).

المبحث الثالث

مسئولية الناقل البحري للبضائع

تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة. ولحوادث الملاحة البحرية آثارها الوخيمة على البضائع المشحونة إذ تقضى كثيراً إلى الهلاك. لذلك تأخذ مسؤولية الناقل البحري المرتبة الأولى في الأهمية من بين موضوعات القانون البحري، وذلك سواء على مستوى التشريع الوطني أو من واقع إهتمام الجماعة الدولية بصياغة المعاهدات المنظمة لمسئولية الناقل البحري^(٢).

نعرض إذا لمسئولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية أولاً، ثم لأحكام المسؤولية في قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨.

(١) جلال وفاء محمد، للمرجع السابق، ص ٢٦٢.

(٢) جلال وفاء محمد، للمرجع السابق، ص ٤٨٣.

المطلب الأول

مسئولية الناقل البحري للبضائع في قانون

التجارة البحرية

نتناول أولاً نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فمعرض أساس المسؤولية وحالاتها ثم نتناول ثانياً الأحكام الموضوعية لتلك المسؤولية، فمعرض لأسباب دفع المسؤولية وأحكام تحديد هذه المسؤولية والحالات التي تكون مسؤولية الناقل البحري فيها غير محدودة.

أولاً، نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع،

نتناول أولاً أساس مسؤولية الناقل البحري ثم نبحث بعد ذلك الحالات التي تثور فيها مسؤولية الناقل البحري.

(١) أساس مسؤولية الناقل البحري،

تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية ناقل البضائع بوجه عام. فالتشريعات اللاتينية تكجه نحو جعل مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية تقوم على افتراض المسؤولية أى الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، بينما تفرق الأنظمة الإنجلوسكسونية بين مسؤولية الناقل العام ومسؤولية الناقل الخاص. والناقل العام هو الناقل الذى يتعهد لقاء مقابل بقلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها. أما الناقل الخاص فهو من يتولى النقل بناء على إتفاق خاص فى كل حال على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل. وترتكز مسؤولية الناقل العام على أساسا الخطأ التقصيرى المفترض، أما مسؤولية الناقل الخاص فترتكز على الخطأ التقصيرى الواجب إثباته^(١).

ولهذه الاختلافات إنعكاسها على أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع فى القانون المصرى.

(١) أنظر فى ذلك: محمد فريد العرينى: القانون الجوى، الفتح للطباعة والنشر، الإسكندرية ١٩٩٣، ص ٩١-٩٢.

فاتساقاً واتجاه التشريعات اللاتينية فى شأن تأسيس مسؤولية الناقل بوجه عام تعتبر مسؤولية ناقل البضائع، طبقاً للمادة ٢٤٠ فقرة ١ من التقنين التجارى المصرى لعام ١٩٩٩، مؤكداً فى ذلك ما ذهب إليه التقنين التجارى القديم لعام ١٨٨٣، مسؤولية تعاقدية تقوم على إخلال الناقل بالتزام بتحقيق نتيجة حيث يضمن الناقل وصول البضائع كاملة وسليمة وفى الميعاد^(١).

ويترتب على ذلك إعتبار الناقل مسئولاً تجاه متلقى خدمة النقل فى كل حالة لا تتحقق فيها النتيجة المقصودة أى وصول البضاعة كاملة وسليمة وفى الميعاد. وبعبارة أخرى يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع، سواء كان هلاكها كلياً أو جزئياً، وعن تلفها وعن التأخير فى تسليمها إلى صاحب الحق فى تسليمها.

ومؤدى ذلك أنه يكفى للمدعى بمسؤولية الناقل إقامة الدليل على عدم تحقق النتيجة مع بيان وجه ارتباط ذلك بتنفيذ عقد النقل. ولكن لا يلزم إقامة الدليل على ارتكاب الناقل ثمة خطأ أو إثبات إهماله فى تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل^(٢).

وعندما صدر قانون التجارة البحرية جعل المشرع مسؤولية الناقل البحرى للبضائع قائمة على أساس إخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة..

ويتضح ذلك من عبارات نص المادتين ٢٢٧ فقرة أولى و ٢٤٠ فقرة أولى: فالمادة الأولى وهى خاصة بالمسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها تقضى بأن الناقل يضمن هلاك البضائع وتلفها إذا تحقق فى المدة التى تكون البضائع فى حراسة الناقل. أما الثانية فهى خاصة بالمسؤولية عن التأخير وتقضى بأن الناقل يسأل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه.

(١) على البارودى: العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، ف ١٤٣.

(٢) RODIERE: Droit des transports terrestres et aériens, Sirey, Paris, (٢) 2^e édition, 1977, No 501.

(ب) حالات مسؤولية الناقل البحري:

لكي تتحدد حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع لابد من تحديد الأضرار التي يسأل عنها قبل متلقي خدمة النقل. وإنما لا يكفي أن يكون الضرر واقعاً لكي نشور مسؤولية الناقل البحري وإنما يلزم وقوع الضرر أثناء فترة النقل البحري.

(١) الأضرار التي يسأل عنها الناقل البحري:

نميز بين مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع من جانب ومسؤوليته عن التأخير من جانب آخر.

(أ) المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع:

طبقاً للمادة ٢٢٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع أثناء النقل. ويستوى في ذلك أن يكون الهلاك كلياً أو جزئياً، ناشئاً عن الغرق أو السرقة أو بسبب تسليمها إلى غير الحامل الشرعي لسند الشحن البحري.

كذلك كل تلف يصيب البضائع يؤثر في قيمتها أو في استعمالها فيما أعدت له يكون موجباً لمسؤولية الناقل البحري^(١).

ولكن يلاحظ أن المادة ٢٢٧ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية تقصى بعدم سريان أحكام المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع في الفرضين الآتيين:
الأول، الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك.

الثاني، النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسرى أحكام مسؤولية الناقل البحري ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.

ونظراً لما يثيره هلاك البضائع من صعوبة في حالة عدم التثبيت من مصير البضائع ينص المشرع في المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية على أن

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٤٨٩.

البضائع تعد في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم، ويكون ذلك إما لعدم تسليمها في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها الناقل العادى في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

وجدير بالإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية لم يتضمن أى نص خاص بمسئولية الناقل البحرى عن الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع فى حالة الحريق، وبالتالي يكون مسئولاً عن الهلاك أو التلف بفعل الحريق لضمانه سلامة البضائع ولا يستطيع دفع مسئوليته إلا إذا أثبت توافر خصائص القوة القاهرة فى الحريق.

(ب) المسئولية عن التأخير فى تسليم البضائع:

طبقاً للمادة ٢٤٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يكون الناقل البحرى مسئولاً عن التأخير فى تسليم البضائع إلى من له الحق فى تسلمها.

ويوضح من ذلك أن نطاق التزام الناقل البحرى بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع يحرأ من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وإنما يجب عليه نقلها فى موعد معين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يضر بمصالحه.

ولمدة إنجاز النقل البحرى أهميتها البالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار فإن صادف التسليم الفعلى للبضائع هبوطاً فى أسعارها، لا شك فى إصابة المرسل إليه بالضرر نتيجة التأخير فى تسليمها إليه مما يستوجب الرجوع بالتعويض على الناقل البحرى^(١).

ومن جانب آخر قد يرتبط المرسل إليه بصفقة تحم عليه تسليم البضائع فى ميعاد محدد، ويؤدى تأخير الناقل فى تسليمها إليه إلى فسخ الصفقة مع ما قد يقرن بالفسخ من رجوع المشتري على المرسل إليه البائع بالتعويض.

أضف إلى ذلك أن هناك من البضائع ما يكون معرضاً للتلف إذا لم يتم استهلاكها فى زمن محدد، وإن لم يؤد التأخير فى تسليم البضائع إلى تلفها فهو

(١) فى هذا المعنى: مصطفى كمال طه، للمرجع السابق، ف ٤٩٠.

على الأقل يستند قدرأ من مدة صلاحية هذه البضائع مما يصعب معه التصرف فيها بالبيع .

ولذلك أقر النظام القانوني مسؤولية الناقل البحري عن التأخير فى تسليم البضائع . وفى سبيل تحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تأخر فى تسليم البضائع تميز المادة ٢٤٠ فقرة ثانية من قانون التجارة بين فرضين :

الأول، هو الإتفاق على موعد محدد للتسليم . وفى هذا الفرض يعتبر الناقل البحري قد تأخر فى تسليم البضائع إذا لم يسلمها فى الميعاد المتفق عليه .

الثاني؛ هو عدم وجود إتفاق على موعد محدد للتسليم . وفى هذا الفرض يعتبر الناقل البحري قد تأخر فى تسليم البضائع إذا لم يسلمها فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة (١) .

(٢) نشوء الضرر أثناء فترة النقل البحرى،

لا يكفى لإثارة مسؤولية الناقل البحرى إقامة الدليل على ما لحق البضائع من هلاك أو تلف أو إثبات واقعة التأخير على النحو الذى سبق لنا عرضه . وإنما يلزم أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قدنشأ عن إنجاز الناقل للنقل البحرى .

ويعبر الفقه عن هذه القاعدة بعبارة وجوب نشأة الضرر أثناء فترة النقل البحرى (٢) . ويلزم بالتالى تحديد فترة النقل البحرى التى يكون الناقل خلالها مسؤولاً عن كل ضرر يلحق بمتلقى خدمة النقل وكل من يحل محله فى الرجوع على الناقل البحرى بالمسؤولية .

ويصدد إقرار مسؤولية الناقل البحرى عن الهلاك أو التلف تنص المادة ٢٢٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن الناقل يضمن هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء

(١) ويلاحظ فى هذا الصدد أن معيار التأخير معيار موضوعى، لكنه لا يؤثر فى طبيعة التزام الناقل بتسليم البضائع فى الميعاد فيبقى فى كل الأحوال التزام بتحقيق نتيجة .

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٩٨ . على البارودى، المرجع السابق، ف ١٤٤ . جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٦٥ .

الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى أصحاب الحق في تسلمها^(١).

ولكن يراعى أن هذا التحديد لفترة النقل في القانون المصري يفترض أن الالتزام بالشحن والتفريغ يقع على عاتق الناقل البحري، وهو حكم القانون كما رأينا من قبل. إلا أن القاعدة المعنية من القواعد المكملة التي يجوز الاتفاق على مخالفتها. فإذا كان الالتزام بالشحن على عاتق الشاحن تبدأ فترة النقل من تمام شحن البضائع على متن السفينة. وإذا كان الالتزام بالتفريغ على عاتق المرسل إليه تنتهي فترة النقل بمكين المرسل إليه من تفريغ البضائع من على متن السفينة.

ثانياً، الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل البحري للبضائع:

تعتبر أحكام قانون التجارة البحرية عن إنجاء تشريعى عام نحو توفير مزيد من الحماية للشاحدين أى متلقى خدمة النقل^(٢). إلا أن الأمر لا يعنى إهدار كل مظاهر الحماية الواجبة لمشروعات النقل البحري أى للناقلين البحريين. وإنما لهذه الأحكام منظور خاص لكيفية تحقيق التوازن بين مصالح متلقى خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم وبين مصالح الناقلين البحريين في تديد مسئوليتهم حتى لا تكون قيم التعويضات المطلقة عائقاً دون الإستمرار في مباشرة نشاط النقل البحري وتطوره.

ولقد رأينا أن القانون يعفى المضرور من إثبات عنصر الخطأ أو الإهمال الذي قد يصعب أو يستحيل إثباته في كثير من الفروض.

وفي المقابل يضع قانون التجارة البحرية حدوداً قصوى للتعويض الذي يلتزم الناقل البحري بأدائه.

(١) وتكون العبارة بالتسليم الفعلي وفقاً لمحكمة النقض المصرية. انظر للمطن رقم ٣٥ لسنة ٥٥ ق، جلسة ١٩٩٠/٥/٧.

(٢) محمد فريد العريضي: نقل البضائع بحراً بين معاهدة الشحن وقانون التجارة البحرية الجديد. دراسة في تحديد نطاق القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، العددان الثالث والرابع ١٩٩١، ص ١.

وإذا كان الالتزام بالتعويض يفترض ثبوت مسؤولية الناقل البحري فإن النظام القانوني هو الذى يحدد طرق دفع المسؤولية. وحرصاً من المشرع على حصول الضرر على تعويض عن الأضرار التى تلحق به فقد إكتفى بطرق دفع المسؤولية التى قررهما مما يقضى إلى عدم الإعتداد بأى اتفاق يكون من شأنه إستبعاد مسؤولية الناقل البحري.

(i) دفع مسؤولية الناقل البحري،

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع فى قانون التجارة البحرية على أساس إخلاله بالالتزام بتحقيق نتيجة. فالناقل البحري ملتزم بنقل البضائع بحراً كاملة وسليمة وفى الميعاد، ولذلك يسأل عن الهلاك والتلف والتأخير.

ويرتّب على فرض المشرع قرينة مسؤولية على عاتق الناقل البحري أنه لا يستطيع دفع هذه المسؤولية إلا عن طريق إثبات السبب الأجنبى فى إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير.

وفى ذلك تلص المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية على أن الناقل يعفى من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له أو لثائبه أو لأحد تابعيه فيه.

أما بخصوص المسؤولية عن التأخير فإن المادة ٢٤٠ فقرة أولى من القانون تقضى بمسؤولية الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يذله فيه. وبالتالي يجوز للناقل البحري دفع مسؤوليته عن التأخير إذا أثبت السبب الأجنبى.

والسبب الأجنبى هو كل موجب لإحداث الضرر لا يكون للناقل يد فى حدوثه. وبالتالي يؤكد إثبات السبب الأجنبى عدم إرتكاب الناقل البحري ثمة فعل أدى إلى حدوث الضرر وتتقضى إذاً كل رابطة سببيه بين سلوك الناقل أو ثائبه أو تابعيه وبين وقوع الضرر^(١).

(١) محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ١٢١٢ لسنة ٥٢ ق، جلسة ١٩/٣/١٩٩٠.

ومع ذلك إذا لم تتوافر في السبب الذى أدى إلى وقوع الضرر خصائص السبب الأجنبى فإن الناقل يظل مسؤولاً عنه، ولا يفيد في ذلك إقامة الدليل على عدم ارتكابه ثمة خطأ.

ويشمل السبب الأجنبى القوة القاهرة وعيب البضائع وخطأ الشاحن.

١- القوة القاهرة: تتمثل القوة القاهرة في حادث مفاجئ لا يمكن توقعه ولا دفعه ولا يكون للناقل يد في حدوثه.

وبالتالى يمكن للناقل البحرى إثبات أن هلاك البضائع مثلاً كان نتيجة حادث لم يكن في إمكانه توقعه ولم يتسبب بسلوك منه في إحداثه ولم يستطع تفادى آثاره.

والمثال على ذلك إنقضا صاعقة على السفينة أدت إلى تلف البضائع، أو تعرضها لإعصار غير متوقع^(١)، أو نشوب حرب مفاجئة، أو فرض حصار بحرى على ميناء التفريغ.

٢- عيب البضائع: لا يسأل الناقل البحرى إذا هلكت البضائع أو تلفت بسبب عيب يعترها سواء كان ناشئاً من طبيعتها الداخلية أو من أى حادث سابق على إستلام الناقل لها. والمثال على ذلك أن تكون البضائع مما يتلف بالحرارة أو البرودة وأدت الظروف الطبيعية لإنجاز النقل البحرى لهلاكها أو تلفها.

٣- خطأ الشاحن: إذا كان الضرر الذى يلحق البضائع راجعاً إلى خطأ ارتكبه الشاحن أو تابعوه لا يكون الناقل البحرى مسؤولاً عن تعويضه. والمثال على ذلك عدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تغليفها أو التأخير في تسليمها إلى الناقل البحرى عن الميعاد المتفق عليه. كذلك إذا لم توضع على البضائع علامات كافية لتعيينها وترتب على ذلك فقدانها لا يسأل الناقل البحرى عن الضرر الذى يلحق المرسل إليه.

Cassation Commerciale, 25 Juin 1991, JCP 1991 IV 347.

(١)

(ب) أحكام التعويض عن مسؤولية الناقل البحري:

يعنى متلقى خدمة النقل البحري من مشقة إثبات خطأ الناقل البحري:

وفى مقابل ذلك أقر القانون المصرى مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل البحري بوضع حدود قصوى للتعويضات التى يلتزم بدفعها. ولا شك أن لتحديد المسؤولية أهميته البالغة بالنسبة إلى الناقل البحري. ومع ذلك لا تكون حماية مصالح الناقل البحري مبررة إلا إذا كان حسن النية يراعى الأصول المتعارف عليها فى مزاولة نشاط النقل البحري للبضائع مما دعا المشرع المصرى إلى تقرير بعض الحالات التى تكون فيها مسؤولية الناقل البحري غير محدودة، فلا يجوز له التمسك بأحكام تحديد مسؤوليته.

وعلى ذلك نعرض أولاً للمسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع ثم نعرض بعد ذلك لمسؤوليته غير المحدودة.

(١) المسؤولية المحدودة للناقل البحري:

الأصل فى التعويض أن يكون على قدر الضرر. ويتمثل الضرر فيما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب^(١).

وتتعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة ولا يخفى على أحد مدى جسامه الآثار التى يمكن أن تنتج عن حوادث الملاحة البحرية والتى تفضى فى كثير من الأحوال إلى هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متن السفينة، فضلاً عن هلاك السفينة ذاتها وهى من الأصول عالية القيمة.

ويؤدى حتماً للزام الناقل البحري بدفع تعويضات كاملة عن كافة الأضرار إلى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل البحري، خاصة إذا أُضيف إلى ذلك فقد السفينة ذاتها^(٢).

وقدر التعويض الذى يحدده قانون التجارة البحرية ليس تحديداً جرافياً

(١) المادة ٢٢١ فقرة أولى من القانون المدنى.

(٢) جلال رفاة محمدين، المرجع السابق، ص ٢٧١.

للضرر الذى يلحق بمتلقى خدمة النقل، وإنما هو حد أقصى للتعويض لا يجوز الزام الناقل البحرى بأداء ما يجاوزُه^(١).

ولذلك يتعين دائماً على القاضى الذى يعرض أمامه النزاع أن يقوم بتحديد عناصر الضرر توصلاً لتقييم التعويض اللازم لجبر هذا الضرر. فإذا كان التعويض كما يقدره القاضى مجاوزاً للحد الأقصى الذى وضعه قانون التجارة البحرية لا يجوز الحكم بما يجاوز هذا الحد الأقصى. ومؤدى ذلك عدم حصول المضرور إلا على قيمة الحد الأقصى للتعويض المقرر قانوناً.

أما إذا كان الضرر الحقيقى كما يحدده القاضى يقل عن الحد الأقصى لا يكون الناقل البحرى ملزماً إلا بأداء التعويض المقابل للضرر الحقيقى دون التفات إلى الحد الأقصى المقرر قانوناً.

وتنص المادة ٢٣٣ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن مسؤولية الناقل البحرى أياً كان نوعها تعدد عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفى حنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة، أى الحدين أعلى.

ويلاحظ على هذا النص أنه يقرر مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحرى أياً كان أساس هذه المسؤولية، أى سواء كانت مسؤولية تعاقدية يثيرها متلقى خدمة النقل أو كانت مسؤولية تقصيرية يثيرها المضرور استناداً إلى حراسة السفينة مثلاً.

كما يلاحظ من جانب آخر أن النص لا يواجه إلا تحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف. ولكن المادة ٢٤٠ فقرة ثالثة من القانون تقضى بأنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون. وبالتالى تنطبق ذات الحدود القصوى للتعويضات على كل من حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

(١) أنظر فى تفسير النص المقابل فى القانون الفرنسى:

RODIERE: Droit maritime, op. cit, No 377.

وفى سبيل تحديد الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بدفعه يأخذ المشرع بأحد أساسين: إما بالوحدة المستقلة من طرد أو وحدة شحن وإما بالوزن الإجمالى للبضائع أى مجموع وزن الأشياء المنقولة والطرود التى تحتربها أو الأغلفة التى تحفظها. ويتعين على القاضى حساب الحد الأقصى للتعويض على ضوء كلا الأساسين، ومتى تبين له الحد الأعلى منهما إعتبره الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بدفعه (١).

ويعتبر الحد الأقصى للتعويض بما لا يجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن عند حسابه على هذا الأساس، وبما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى إذا ما قيس على أساس الوزن.

فإذا فرضنا أن الشاحن تعاقده على نقل عشرين طرداً، وكان الوزن الإجمالى للبضائع المنقولة خمسة أطنان، فإن الحد الأقصى للتعويض محسوب على أساس الطرود يكون أربعين ألف جنيه، فى حين يكون ثلاثين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس الوزن الإجمالى. ويتضح من ذلك أن الحد المحسوب على أساس الطرود أعلى من الحد المحسوب على أساس الوزن، فلا يعتد القاضى إلا بالحد الأعلى.

وبالتالى يحدد الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بأدائه بأربعين ألف جنيه.

أما إذا فرضنا فى مثال آخر أن الشاحن تعاقده على نقل خمسة عشر طرداً، وكان الوزن الإجمالى للبضائع المنقولة سبعة أطنان، فإن الحد الأقصى للتعويض محسوب على أساس الطرود يكون ثلاثين ألف جنيه، فى حين يكون إثنين وأربعين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس الوزن الإجمالى. ويتضح إذن أن الحد المحسوب على أساس الوزن أعلى من الحد المحسوب على أساس الطرود، فيأخذ القاضى بالحد الأعلى ويتحدد بالتالى الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بأدائه باثنين وأربعين ألف جنيه.

(١) ويرتب على ذلك إذا كانت قيمة الضرر الملقى ولقمة بين الحدين يجب على القاضى أن يحكم بالتعويض الذى يجبر كامل للضرر لأن العبرة بالحد الأقصى الأعلى فى تحديد المسؤولية.

ونشير أخيراً إلى أن اقتضاء التعويض قد يملى على المضرور إقامة دعوى قضائية ضد الناقل البحرى. وقد يتفق الطرفان على إحالة المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحرى إلى التحكيم. ويتضمن قانون التجارة البحرى عدة أحكام تتعلق بالدعوى الناشئة عن عقد النقل أو بدعوى مسؤولية الناقل البحرى، يمكن إيجازها فيما يلى:

١- يوجب القانون على المضرور إخطار الناقل البحرى بهلاك أو تلف البضائع، ممیزاً فى ذلك بين حالات العيب الظاهر والعيب غير الظاهر^(١).

٢- يؤكد القانون على إمكانية الرجوع بالتعويض على أى من الناقلين المتعاقدين عند تعددهم، وكذلك على الناقل الفعلى الذى يكون الناقل المتعاقد قد كلفه بإنجاز النقل كله أو بعضه. ويكون الناقل الفعلى التمسك بأحكام تحديد المسؤولية^(٢).

٣- تتقدم الدعوى الناشئة عن عقد النقل بمضى سنتين، بينما يكون للناقل الرجوع على غيره من الملتزمين خلال تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء^(٣).

٤- تتحدد المحكمة المختصة بنظر الدعوى الناشئة عن عقد النقل طبقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويمكن أيضاً رفعها بحسب اختيار المدعى أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى تم فيه الحجز على السفينة^(٤).

٥- إذا اتفق على إحالة النزاع إلى التحكيم فيجوز التحكيم بحسب اختيار المدعى إما فى دائرة المحكمة التى يقع فيها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو

(١) المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرى. ويلاحظ أنه يمكن الاستعانة عن الإخطار باجراء معايمة لإثبات حالة البضائع بحضر الناقل أو نائبه.

(٢) المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرى.

(٣) المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرى.

(٤) المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحرى. ويلاحظ أنه يقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يسلب المدعى الخيار المقرر له قانوناً.

موطن المدعى عليه أو مكان إبرام العقد إذا كان للمدعى عليه فيه مركز أو فرع أو وكالة^(١). ويلتزم المحكمون بتطبيق أحكام قانون التجارة البحرية المصرية على موضوع النزاع^(٢).

(٢) المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري:

لا شك أن تقرير المسؤولية المحدودة للناقل البحري ميزة بالغة الأهمية لمشروعات النقل البحري، ذلك أن تحجيم مبالغ التعويضات في حدود معينة يخفف من الآثار الوخيمة التي تترتب على إثارة مسؤولية الناقل وبصفة خاصة في الأحوال التي تتعرض فيها السفينة لكارثة بحرية^٣.

إلا أن هذه الميزة تكون مبررة في حالة حسن نية الناقل البحري، أي ذلك الناقل الذي يراعى أصول مزاوله نشاط النقل البحري ويتعرض مع ذلك لإثارة مسؤوليته المدنية. ولذلك تذهب النظم القانونية في عمومها إلى إطلاق مسؤولية الناقل في الأحوال التي ينتفي فيها حسن النية. والأحوال التي تتقرر فيها مسؤولية الناقل غير المحدودة تكون مقررة قانوناً، وبالتالي يمتنع على الناقل التمسك بتحديد مسؤوليته فيها^(٣).

ولذا تنص المادة ٢٤١ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث.

ولقد قدر المشرع المصري مدى صعوبة إقامة الدليل على غش الناقل البحري أو نائبه أو أحد تابعيه، ولذلك نص على فرضين يفترض فيهما إتجاه

(١) المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية. وكذلك يقع باطلاً كل اتفاق سبني على قيام النزاع بسبب المدعى هذا الخيار

(٢) المادة ٢٤٧ من قانون التجارة البحرية. ويبطل كل اتفاق سابق على قيام النزاع بلفي بمقتضاه المحكمون من التقيد بأحكام هذا القانون.

نية الناقل إلى إحداث الضرر. ويترتب على ذلك أنه يكفي المضرور إقامة الدليل على أحد هذين الفرضين لكي تصير مسؤولية الناقل غير محدودة، دون حاجة إلى إثبات عنصر النية التي إتجهت إلى إحداث الضرر. والفرضان اللذان نص عليهما قانون التجارة البحرية هما:

(١) إصدار سند الشحن خال من التحفظات؛

وفى ذلك تقضى المادة ٢٤١ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية بأنه يفترض إتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

وقد رأينا من قبل أن الشاحن هو الذى يدلى بالبيانات المتعلقة بالبضائع إلى الناقل، والذى يقوم بدوره بقيدها فى سند الشحن. وللناقل إيداء تحفظات على قيدها إذا كانت لديه أسباب للتحفظ على قيد البيانات فى سند الشحن.

وقد يصدر الناقل البحرى سند الشحن نظيفاً أى خالياً من التحفظات مقابل الحصول من الشاحن على خطاب ضمان. إلا أنه لا يحتج بالخطاب فى مواجهة الغير حسن النية.

ولكن متى ثبت أن إصدار سند الشحن النظيف كان بقصد الإضرار بالغير حسن النية، وهو من يجهل بعدم صحة البيانات الواردة فى سند الشحن وقت الحصول عليه، تكون مسؤولية الناقل البحرى غير محدودة فى مواجهة الغير.

(٢) النقل على سطح السفينة،

نص المادة ٢٤١ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية على أنه يفترض إتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عابور السفينة^(١).

(١) أنظر فى ذلك:

ACHARD: Chargement en pontée irrégulier, dol, faute intentionnelle et limitation de responsabilité du transporteur maritime, DMF, No 149, Janvier, 1983, P.3.

ويتضح من ذلك أنه لا يكفي عدم حصول الناقل على إذن كتابي من الشاحن بنقل البضائع على سطح السفينة لكي تصير مسؤوليته غير محدودة عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع، وإنما يلزم أن يكون هناك اتفاق صريح بين الناقل والشاحن على شحن البضائع في عنابر السفينة.

وقبل أن نختم الحديث عن المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري نشير إلى أنه يتعين على المضرور إقامة الدليل على إرتكاب الفعل أو الإمتناع بعدم إكتراث مصحوب بإدراك إمكانية حدوث الضرر، وهو الفرض الذي يثبته المضررون في الغالب للحصول على تعويض كامل للندرة حالات الغش من قبل الناقلين البحريين.

ويترتب على ذلك أنه لا مجال لإثارة مسؤولية الناقل البحري المطلقة إذا كان سبب الحادث الذي أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً^(١). فما دام سبب الحادث مجهولاً يستحيل إقامة الدليل على أنه ماكان في الإمكان ألا يعلم الناقل أو يدرك إمكانية أن الضرر قد يحدث، كما يستحيل من باب أولى إقامة الدليل على علم الناقل أو إدراكه الفعلي بإمكانية وقوع الضرر.

المطلب الثاني

مسئولية الناقل البحري للبضائع في قواعد هامبورج

نعرض تباعاً لأساس المسؤولية، وإحالاتها، وطلان شروط الإعفاء والتخفيف منها، وطرق دفعها.

(١) أساس المسؤولية:

يتأثر وضع أحكام المعاهدات الدولية باتجاهات التشريعات الوطنية المختلفة في تنظيم المسألة القانونية محل الاتفاق الدولي. وإذا كانت قواعد هامبورج

(١) حول تأثير جهالة سبب الحادث على مسؤولية الناقل البحري بوجه عام أنظر:

FRAIKIN et BOQUET: Les dommages d' origine inconnue dans les transports sous connaissance, DMF, No 360, décembre, 1978, p. 707.

استلهمت أحكامها الخاصة بمسئولية الناقل البحري للبضائع من أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ في شأن مسؤولية الناقل الجوي^(١)، فأنها تأثرت كما في النقل الجوي بالإتجاهات المختلفة حول تأسيس مسؤولية ناقل البضائع بوجه عام. وقد أخذت قواعد هامبورج موقفا وسطا بين الإتجاهين الرئيسيين في هذا الصدد: تأسيس المسؤولية التعاقدية على الإخلال بالتزام بتحقيق نتيحة - وهو اتجاه التشريعات اللاتينية - وتأسيس المسؤولية التقصيرية على الإخلال بالتزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ في بعض الفروض دون بعضها الآخر - وهو اتجاه القوانين الانجلوأمريكية - وذلك بأن جعلت مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض في حق الناقل البحري^(٢).

ويرتب على ذلك أنه لا يلزم للمضروور إقامة الدليل على ارتكاب الناقل البحري هو أو تابعيه خطأ ما أدى إلى إحداث الضرر، ولكن يستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن طريق إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه ثمة خطأ^(٣).

وفي ذلك تنص المادة الخامسة فقرة أولى من قواعد هامبورج على أن يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعوه وكلأؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقرع الضرر.

(١) في هذا الصدد:

RODIÈRE: La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978, Droit Maritime Français, n° 359 août 1978, P. 455 No. 6.

(٢) راجع في ذلك:

SWEENEY: Les règles de Hambourg, Point de vue d' un Juriste anglo- saxon, Droit Maritime Français, n° 366. Juin 1979, P. 325 et

■

(٣) مصطفى كمال طه، القانون البحري، ٢٠٠٠، بند ٤٢١.

وجدير بالإشارة إلى أن أساس مسؤولية الناقل البحري فى قواعد هامبورج لا يختلف عن أساس مسؤوليته فى معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤. إلا أن هذه المعاهدة الأخيرة تتضمن تعديدا طويلا لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية، يتعين إقامة الدليل على توافر احداها^(١)، فى حين أنه يلزم الناقل البحري فى ظل قواعد هامبورج إقامة الدليل على اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر مما يعد فى حقيقة الأمر تشديدا من أحكام مسؤولية الناقل البحري. لكن قواعد هامبورج لا تبلغ قسوة قانون التجارة البحرية المصرى فى معاملة الناقل البحري، لأن قرينة الخطأ أخف وطأة على الناقل من قرينة المسؤولية، وقد أشارنا إلى ذلك من قبل^(٢).

(ب) حالات المسؤولية

طبقا للمادة الخامسة فقرة أولى من قواعد هامبورج يكون الناقل البحري مسئولا عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضائع أثناء النقل. ويستوى فى ذلك أن يكون الهلاك كلياً أو جزئياً، ناشئاً عن الغرق أو السرقة أو بسبب تسليمها إلى غير الحامل الشرعى لسند الشحن البحري.

كذلك كل تلف يصيب البضائع يؤثر فى قيمتها أو فى استعمالها فيما أعدت له يكون موجبا لمسؤولية الناقل البحري^(٣).

(١) راجع أحمد حسنى، للنقل البحري الدولى للبضائع والحوادث البحرية، سابق الإشارة إليه، بند ٧٧ وما يليه.

(٢) جلال وفاء محمدين - مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع فى القانون المصرى الجديد فى حماية الشاحن المصرى، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الاسكندرية، العدد الأول ١٩٩٣، ص ٤٥ وما يليها.

(٣) كمال حمدى: مسؤولية الناقل البحري للبضائع فى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٥، بند ٤٩. وتقضى المادة الثانية فقرة ثالثة من قواعد هامبورج بعدم سريان أحكامها على مشارطات الإيجار، على أنه فى حالة صدور سند شحن استنادا إلى مشارطة إيجار تسرى أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور (إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر). ومردى ذلك أن تظل علاقة مزجر السفينة بمستأجرها خاضعة لأحكام عقد الإيجار وبالتالي لا تسرى عليها أحكام الاتفاقية.

ونظراً لما يثيره هلاك البضائع من صعوبة فى حالة عدم التثبت من مصير البضائع تضمنت المادة الخامسة فقرة ثالثة من قواعد هامبورج حكماً بمقتضاه تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوماً التالية لانتهاؤ الوقت المحدد للتسليم، أى إذا لم تسلم البضائع فى ميناء التفريغ فى حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو فى حالة عدم وجود هذا الاتفاق فى حدود الوقت المعقول الذى يمكن تطلب التسليم فيه من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحال^(١).

وسبقت لنا الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية لم يتضمن أى نص خاص بمسؤولية الناقل البحرى عن الهلاك أو التلف الذى لحق البضائع فى حالة الحريق، أما قواعد هامبورج فقد واجهت حالة الحريق بنص خاص، هو نص المادة الخامسة فقرة رابعة. وبموجبه يسأل الناقل فى حالة الحريق بشرط أن يثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. وبالتالي لا يكون خطأ الناقل البحرى مفترضاً فى حالة الحريق وإنما يتعين على المضرور اثبات ارتكاب الناقل أو تابعيه أو وكلائه خطأ أو إهمال أدى إلى نشوب الحريق^(٢).

وطبقاً للمادة الخامسة فقرة أولى من قواعد هامبورج يكون الناقل البحرى مسئولاً عن التأخير فى تسليم البضائع إلى من له الحق فى تسلمها^(٣).

ولقد جاءت أحكام قواعد هامبورج أكثر وضوحاً فى شأن تحديد فترة النقل البحرى، إذ قامت بتفصيل ما أجملته الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية فى عبارة واحدة : فالمادة الرابعة فقرة أولى تنص للمبدأ العام فى تحديد فترة النقل البحرى وذلك بنصها على أن مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التى تكون بها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ. إذا

(١) وهو ما يطابق حكم المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٢١.

RODIERE, Précis, Op. Cit, No 394.

(٣)

ترتبط مسؤولية الناقل البحري بوجود البضائع في عهده سواء في ميناء الشحن أو أثناء الرحلة البحرية أو في ميناء التفريغ.

ثم تتضمن الفقرة الثانية من المادة ذاتها بياناً بمدى اعتبار البضائع في عهدة الناقل البحري، فتقتضى باعتبار البضائع في عهده:

(أ) اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من أحد الأشخاص الآتية:

(١) الشاحن أو شخص ينوب عنه. وهو الفرض الغالب في عقود النقل البحري للبضائع.

(٢) سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح النافذة في ميناء الشحن تسليم البضائع له لأجل نقلها. فقواعد هامبورج بوصفها اتفاقية دولية يتعين عليها مواجهة كافة الفروض التي قد تطرح على ضوء أحكام التشريعات المختلفة. فمضى استوجب التشريع الوطني في ميناء الشحن تسليم البضائع إلى إحدى السلطات أو أحد الأشخاص على أن يتولى تسليمها إلى الناقل البحري لا تبدأ فترة النقل إلا منذ تلقى الناقل البضائع منه.

(ب) حتي الوقت الذي يقوم فيه الناقل بتسليم البضائع وذلك:

(١) إما بتسليمها إلى المرسل إليه.

(٢) إما بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو الاعراف التجارية السائدة في ميناء الشحن، وذلك في الحالات التي لا يتلقى فيها المرسل إليه البضائع من الناقل. ويراعى أن قواعد هامبورج بنصها على تحقق التسليم بوضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد تقر بشرط التسليم تحت الروافع حيث يتحقق التسليم بتمكين المرسل إليه من تفريغ البضائع المنقولة من السفينة.

(٣) وإما بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح النافذة في ميناء التفريغ تسليم البضائع له (١).

(١) لمزيد من التفاصيل راجع: كمال حمدي: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨، بند ٣٧ وما يليه.

وإذا تعدت قواعد هامبورج بما يجرى عليه العمل من تعدد الأشخاص الذي يساهمون في تنفيذ عقد النقل من الوجهة المادية تنص الفقرة الثالثة من المادة الرابعة على أنه يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه فيما يتعلق بتحديد فترة النقل البحري، فضلا عن الناقل والمرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أى منهما.

وفيما يتعلق بالمسئولية عن التأخير فقد عرَضنا من قبل لقيام مسئولية الناقل البحري إذا تأخر في تسليم البضائع. ويجب الاعتداد بما تنص عليه قواعد هامبورج من تحديد كيفية التسليم كضابط لتحديد فترة النقل البحري^(١).

(ج) بطلان شروط الاعضاء والتخفيف من المسئولية،

يجب الإشارة إلى أن قواعد هامبورج لا تقتصر على تنظيم مسئولية الناقل البحري وإن كانت المسئولية تمثل محور أحكامها. وتضمن قواعد هامبورج أحكاما خاصة بمسئولية الشاحن قبل الناقل البحري وخاصة في حالة شحن بضائع خطيرة كما تتضمن أحكاما تفصيلية لسندات الشحن^(٢).

وتلك مقدمة ضرورية للوقوف على منهج المشرع الدولي في شأن إبطال الشروط المعدلة لأحكام مسئولية الناقل البحري. ذلك أن قواعد هامبورج لا تبطل هذه الشروط فحسب وإنما تبطل بوجه عام جميع الاتفاقات المخالفة لأحكامها، مما يصنع عليها طابع القواعد الآمرة.

وفي ذلك تنص المادة ٢٣ فقرة أولى على أن كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا في حدود مخالفته لها. لكن البطلان لا يؤثر في صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يتضمنها.

(١) قرب مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٢٠.

(٢) أنظر النقد السافر للفقهاء الفرنسيين RODIERE بسبب «طمرح» قواعد هامبورج في محاولة تنظيم كافة جوانب عقد النقل البحري، في مقاله سابق الإشارة إليه:

La responsabilité du transporteur ..., P. 454 Nos 4 et s.

وتحرص المادة المذكورة على التأكيد على بطلان كل شرط يتضمن تنازلاً عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل أو كل شرط مماثل له.

ولا تستثني قواعد هامبورج من البطلان، طبقاً لما تقضى به الفقرة الثانية من المادة ٢٤٣، سوى الاتفاق على أن يزيد الناقل البحري مسؤوليته والتزاماته عما تقضى به أحكام الاتفاقية. ويراعى في هذا الصدد أن الاتفاقية الدولية لا تشترط النص على تشديد مسؤولية الناقل واتساع نطاق التزاماته في سدد الشحن. وبالتالي يجوز الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق خلافاً للأحكام الواردة في الاتفاقية في شأن حجية سددات الشحن في الإثبات^(١).

ويلاحظ على أحكام قواعد هامبورج أنها تبطل كل اتفاق يخالف أحكام الاتفاقية يكون وارداً في إحدى وثائق النقل البحري: عقد النقل البحري أو سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبته لعقد النقل البحري. ويتضح من ذلك أن الاتفاق الباطل هو ذلك الذى يتم قبل وقوع الحادث الذى ينشأ عنه الضرر حتماً لأنه يعاصر إبرام عقد النقل البحري للبضائع. وبالتالي ليس هناك ثمة ما يمنع فى أحكام الاتفاقية من الاتفاق على تعديل أحكام الاتفاقية إذا تم ذلك بعد وقوع الحادث الذى ينشأ عنه الضرر.

ومن جانب آخر تقضى الاتفاقية ببطلان كل شرط يخالف بطريقة مباشرة أو غير مباشرة أحكامها. وتشمل المخالفة المباشرة لأحكام الاتفاقية فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري شروط الاعفاء من المسؤولية، وشروط التخفيف منها بأقل مما تنص عليه، وتعديل عبء الإثبات الذى تفرضه على الناقل، والشروط "منعقة بمدة تقادم دعوى المسؤولية أو تعيين الجهة المختصة بالفصل بها على خلاف القواعد الأمرة الواردة فى الاتفاقية. أما المخالفة غير المباشرة لأحكام قواعد هامبورج فتشمل كل شرط أو اتفاق يقضى بتطبيق قانون دولة لا تلزم بأحكام الاتفاقية أو بتطبيق معاهدة دولية أخرى. وفى مجال مسؤولية الناقل

(١) كمال حمدي: للقانون البحري، ١٩٩٧، بند ٨٨٦.

البحرى يتعين أن تكون القواعد الواجبة التطبيق بموجب الشرط أو الاتفاق الذى يقع باطلاً مخالفة لأحكام قواعد هامبورج، ومثال ذلك أن تقيم مسؤولية الناقل البحرى على أساس الخطأ الواجب اثباته أو تتوسع فى تقرير طرق دفع مسؤولية عما تقرره الاتفاقية أو تقضى بتقادم دعوى المسؤولية فى مدة أقصر من المدة التى تشير إليها الاتفاقية.

أما إذا كانت القواعد الواجبة التطبيق بموجب الشرط أو الاتفاق تتضمن حماية ابلى من تلك التى توفرها قواعد هامبورج لا شك فى وجوب تطبيقها، ويمكن اعتبار قواعد قانون التجارة البحرية فى شأن النقل البحرى للبضائع من قبيل تلك القواعد الأصلح للشاحنين^(١). ولا يعنى الأمر عدم تطبيق قواعد هامبورج مادامت شروط سريانها التلقائى متوافرة وإنما يعمل بالقواعد الأصلح للشاحنين بوصفها اتفاقاً على تشديد مسؤولية الناقل البحرى.

(د) دفع المسؤولية؛

تقوم مسؤولية الناقل البحرى فى ظل قواعد هامبورج على أساس الخطأ المفترض، فالزام الناقل بانجاز عملية النقل للزام ببذل عناية يفترض فيه عدم بذلها فى حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

ولذلك تنص المادة الخامسة فقرة أولى من الاتفاقية الدولية على أن الناقل البحرى يستطيع دفع المسؤولية إذا اثبت أنه اتخذ هو أو تابعوه أو نزابه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من التدابير لمنع وقوع الضرر.

ومؤدى ذلك أن الناقل البحرى لا يلزم بإثبات السبب الأجنبى الذى نتج عنه الضرر لدفع مسؤوليته وإنما يكفيه إثبات اتخاذ جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. ولكن الأمر لا يعنى عدم جواز إقامة الدليل على السبب الأجنبى لأنه

(١) قرب بشأن أولوية تطبيق قانون التجارة البحرية على الاتفاق على تطبيق معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤: محمد فريد العريوى: نقل للبضائع بحراً بين معاهدة سندات الشحن وقانون التجارة البحرية الجديد، سابق الإشارة إليه، بند ١٤.

متى ثبت نفى رابطة السببية بين سلوك الناقل والضرر لا يكون الناقل البحري مسئولاً عن تعويض هذا الضرر^(١).

ولمزيد من التوضيح نشير إلى أنه يمكن إثارة الخلاف حول الإثبات الذى يكلف به الناقل البحري من حيث اتخاذ جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر: فقد ينتهج البعض تفسيراً موسعاً لهذا الإثبات ويشترط الدليل الإيجابى على انتفاء الخطأ. ومعنى ذلك إذا كان سبب الحادث الذى أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً لا يتحمل الناقل البحري تبعة الأضرار الناجمة عنه إذ لا يكلف الناقل بإثبات وقوع الحادث. وقد يذهب البعض الآخر إلى عكس ذلك باسئراط إقامة الدليل السلبي الذى أدى إلى وقوع الحادث مع ضرورة الإثبات أن هذا الحادث لا يرجع إلى خطأ منه أى أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع مثل هذا الحادث. ويرتبت على ذلك أن الناقل البحري يتحمل تبعة السبب المجهول.

والإختلاف الجوهرى بين الإتجاهين المتقدمين أنه يكفى طبقاً للرأى الأول لكى يتحمل الناقل البحري من المسئولية أن يثبت أنه اتخذ هو أو تابعوه أو نوابه جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع أى ضرر بوجه عام، فى حين أنه يلزم طبقاً للرأى الثانى إقامة الدليل على اتخاذ جميع التدابير المعقولة لتفادى الحادث الذى وقع بالذات والذى نشأ عنه الضرر.

وبعبارة أخرى يكفى طبقاً للرأى الأولى إثبات أن السفينة كانت صالحة للملاحة البحرية وروعى فى شأنها أحكام خطوط الشحن والقواعد الخاصة بأمنها، وأنها تخضع لصيانة دورية دقيقة، وكانت مزودة بالوقود الكافى لاتمام الرحلة البحرية عند القيام، وأن الإبحار تم متى كانت الأحوال الجوية تسمح بذلك، ولم يخل الريان بالتزامه بالاستعانة بممرشد، وأنه يتوافر فى أفراد الطاقم شروط الكفاية الفنية من واقع حيازتهم للإجازات التى تتطلبها القوانين واللوائح، وأخيراً أن الريان حصل قبل الإبحار على كافة المعلومات اللازمة لضمان سلامة الرحلة البحرية.

(١) بل الغالب أن يضطر الناقل البحري إلى إثبات السبب الأجنبى لدرء المسئولية عنه: كمال حمدى، القانون البحرى، المرجع السابق، بند ٨٧٧.

وطبقاً للرأى الثانى لا يكفى اقامة الدليل على مختلف هذه الأمور وإنما يجب على الناقل البحرى اثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع ذلك الحادث الذى وقع بالفعل ونشأ عنه الضرر. المثال على ذلك اقامة الدليل على اتخاذ التدابير المعقولة لمنع انقلاب السفينة بفعل هياج البحر الناشئ عن الزلزال فى قاع البحر متى كان متوقعاً^(١).

وبالرجوع إلى النص الأصلى لقواعد هامبورج المحرر باللغة الفرنسية يتبين لنا أن الاتفاقية تميل إلى تبني الإتجاه الثانى فيما يتعلق بالإثبات الملقى على عاتق الناقل البحرى، ولاشك أنه اتجاه يفضى إلى مزيد من الحماية لمصالح الشاحنين. فالمادة الخامسة فقرة أولى تقرر مسئولية الناقل البحرى عن الضرر الذى نتج عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير فى تسليمها إذا كان الحادث الذى أدى إلى الهلاك أو التلف أو التأخير وقع حال البضاعة فى عهدة الناقل. فالنص اذن يعد بحادث بعينه هو ذلك الذى أدى إلى الهلاك أو التلف أو التأخير. ثم يستطرد النص ليقرر عدم مسئولية الناقل اذا اثبت أنه اتخذ هو أو تابعوه أو نوابه جميع التدابير التى يلزم اتخاذها بشكل معقول لفادى الحادث وتبعاته، مما يشير إلى أن المقصود بالحادث هو ذلك للحادث بعينه الذى أدى إلى الهلاك أو التلف أو التأخير.

وبما أن الناقل البحرى ملزم بإثبات اتخاذ التدابير المعقولة، أى تلك التى يمكن طلبها من الناقل المعتاد فى الظروف المماثلة، لمنع وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر فقد يعجز الناقل البحرى عن اقامة الدليل على ذلك ويكون بالتالى مسئولاً عن الضرر. ولكن يثور التساؤل حول ما إذا كان فى امكان الناقل البحرى اقامة الدليل على عدم تأثير التدابير المعقولة. بمعنى اثبات أن التدابير التى لم يتخذها الناقل أو عجز عن اثبات اتخاذها لها ليس من شأنها التأثير فى منع وقوع الضرر، فسواء كان الناقل البحرى قد اتخذها أو لم يتخذها كان الضرر متحققاً لا محال. ومؤدى ذلك أنه يتعين على الناقل اثبات سبب الضرر للتدليل على عدم تأثير التدابير فى حدوثه.

(١) جلال وفاء محمدين: مدى فعالية ...، سابق الإشارة إليه، ص ٥٥-٥٩.

الواقع أنه لا يتأتى للناقل البحرى ذلك إلا إذا اثبت السبب الأجنبى فى وقوع الضرر، بالتالى تنتفى كل رابطة سببية بين سلوك الناقل والضرر. ولكن يتعين أن يكون السبب الأجنبى هو المصدر الوحيد للضرر، فمتى ساهم عدم إتخاذ التدابير المعقولة مع السبب الأجنبى فى وقوع الضرر يبقى الناقل البحرى مسؤولاً لأنه لا يستقيم القول بإندام كل تأثير للتدابير فى وقوف الضرر.

ويلاحظ أخيراً أن الإتفاقية الدولية لا تشير إلى حكم مسؤولية الناقل البحرى فى حالة إثبات استحالة اتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقع الضرر. والفرص هنا أنه ما من شك فى تأثير عدم اتخاذ تلك التدابير فى وقوع الضرر ولكن عدم اتخاذها لا يرجع إلى خطأ أو إهمال من الناقل البحرى أو تابعيه أو نوابه وإنما يرجع إلى قوة القاهرة حالت دون اتخاذها. ويترتب على ذلك أن الناقل البحرى يتحمل تبعه القوة القاهرة التى حالت دون اتخاذ هذه التدابير. أما فى الفروض التى يسبب فيها الشاحن خطأ منه أو من نوابه أو من تابعيه فى عدم اتخاذ الناقل للتدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر فإنه لا يكون مسؤولاً عن جبر هذا الضرر^(١).

(هـ) الحد الأقصى للتعويض؛

تتضمن المادة السادسة من قواعد هامبورج القواعد الخاصة بحدود مسؤولية الناقل البحرى. وتجدر الإشارة إلى أنها تتضمن حكماً مماثلاً لحكم القانون المصرى فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل البضائع فى حاويات^(٢).

- ومن جانب آخر لم تشر قواعد هامبورج إلى الإعلان عن المصلحة فى المحافظة على البضائع، ولكن الفقرة الرابعة من المادة ٦ تقضى بجواز الاتفاق

(١) قارن محمد بهجت قايد: مسؤولية الناقل البحرى للبضائع فى اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٤٥.

(٢) المادة ٢٣٣ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية، ونصها على أنه إذا جعت الطرود أو الوحدات فى حاويات، وفكر فى سداد الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عد كل منها طروداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بالحد الأعلى للمسئولية. وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت طروداً أو وحدة مستقلة.

بين الناقل والشاحن على تعيين حدود للمسئولية تتجاوز الحدود التى تقضى بها أحكامها. ولا شك أن الإعلان المتقدم يفضى إلى تقرير مسئولية الناقل البحرى فى حدود القيمة المعان عليها فيكون اتفاقاً صحيحاً فى مفهوم قواعد هامبورج. ونعرض الآن لكيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض طبقاً لأحكام الاتفاقية الدولية، إلا أن حساب التعويض يتأثر بوصف قواعد هامبورج من القواعد الدولية وذلك بالنظر إلى الوحدة الحسابية التى تستخدمها فى تعيين التعويض الذى يلتزم الناقل بأدائه.

(١) تعيين الحد الأقصى للتعويض؛

تميز المادة السادسة فقرة أولى بين حالتى المسئولية عن الهلاك والتلف من جانب وبين حالة المسئولية عن التأخير من جانب آخر، وتضع فضلاً عن ذلك ضابطاً عاماً لمجموع التعويضات.

(أ) الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك والتلف؛

طبقاً للبند (أ) من الفقرة المشار إليها تحدد مسئولية الناقل البحرى عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضائع الهالكة أو التالفة، أيهما أكبر.

ويتضح من ذلك أن قواعد هامبورج، أسوة بما اتجه إليه قانون التجارة البحرية، تقيس الحد الأقصى للتعويض على ضئوف أساسين، أحدهما عدد الطرود أو وحدات الشحن والآخر الوزن الإجمالى للبضاعة، على ألا يعتد بالقضى إلا بالحد الأعلى الذى يحدد على ضئوف الأساسين المتقدمين^(١).

وتقضى الفقرة الثالثة من المادة السادسة بأنه يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها فى المادة ٢٦ من الاتفاقية، والتى نتولى بيانها عند الحديث عن كيفية حساب التعويض.

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٢٥.

(ب) الحد الأقصى للتعويض عن التأخير؛

طبقاً للبند (ب) من المادة السادسة فقرة أولى تحدد مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

ويلاحظ إذاً أن الاتفاقية الدولية لم توضح بين المسؤولية عن الهلاك أو التلف والمسؤولية عن التأخير فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للتعويض، وذلك خلافاً لقانون التجارة البحرية الذي لم يميز في هذا الصدد بين حالات المسؤولية المختلفة^(١).

ويتحدد الحد الأقصى للتعويض عن التأخير بمثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة. فإذا فرضنا أن أجرة النقل عن هذه البضائع كان ألف جنيه فإن الحد الأقصى للتعويض يكون ألفين وخمسمائة جنيه.

إلا أن المشرع وضع قيداً على تعيين الحد الأقصى للتعويض على هذا النحو يتمثل في عدم تجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع. ويفترض المشرع الدولي إذاً أن تتور مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم جزء من البضائع فحسب، وفي هذه الحالة لا يجوز أن يزيد مقدار التعويض على أجرة النقل المستحقة عن جميع البضائع إذا تجاوز مثلي ونصف مثل الأجرة المستحقة عن نقل البضائع المتأخرة إجمالي الأجرة.

فإذا فرضنا أن الأجرة المقررة بموجب عقد النقل البحري ١٢٠٠ جنيه وتأخر الناقل في تسليم البضائع التي تقابل أجرة نقلها نصف الأجرة الإجمالية أي ٦٠٠ جنيه. ففي هذه الحالة يكون مثلي ونصف مثل الأجرة المستحقة عن

(١) لمزيد من التفصيل، راجع جلال وفاء محمددين: مدى فعالية...، سابق الإشارة إليه، ص ٦٤ وما يليها.

البضائع المتأخرة ١٥٠٠ جنيه مما يجاوز إجمالى أجرة النقل فيصير الحد الأقصى للتعويض ١٢٠٠ جنيه.

أما إذا فرضنا فى المثال السابق أن الناقل تأخر فى تسليم ربع البضائع فتكون الأجرة المقررة عنها ٤٠٠ جنيه، ويكون مثلى ونصف مثل هذه الأجرة ٧٥٠ جنيه مما يقل عن إجمالى أجرة النقل فيكون الحد الأقصى للتعويض ٧٥٠ جنيه.

(ج) الضابط العام لمجموع التعويضات المقررة:

رأينا كيف تميز قواعد هامبورج بين المسؤولية عن الهلاك أو التلف والمسؤولية عن التأخير فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بأدائه. واذ يمكن أن تثار مسؤولية الناقل البحرى فى أكثر من حالة بمناسبة تنفيذ عقد نقل بحرى واحد وضعت قواعد هامبورج ضابطا عاما لمجموع التعويضات التى يلتزم الناقل البحرى للوفاء بها.

فطبقا للبند (ج) من المادة السادسة فقرة أولى لا يجوز فى أى حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل البحرى بمقتضى البندين (أ) - أى المسؤولية عن الهلاك أو التلف - و (ب) - أى المسؤولية عن التأخير - من هذه الفقرة معا، الحد الذى كان ليتقرر بموجب البند (أ) بفرض هلاك جميع البضائع التى يسأل بشأنها الناقل هلاكا كليا.

فلو أن الناقل البحرى مسئول عن تلف نصف للبضائع المنقولة مثلا كما أنه مسئول عن التأخير فى تسليم النصف الآخر، يتم تعيين الحد الأقصى للتعويض عن التلف من جانب ويتم تعيين الحد الأقصى للتعويض عن التأخير من جانب آخر، وعلى ضوءها يتحدد مقدار التعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بدفعه عن المسئوليتين. ولكن يجب حساب التعويض الذى كان يلتزم الناقل البحرى بدفعه اذا فرضنا أن جميع هذه البضائع كانت قد هلكت هلاكا كليا مع أخذ الحد الأقصى للتعويض عن هذه الحالة فى الاعتبار. فإذا اتضح أن مجموع مبلغ التعويض عن التلف ومبلغ التعويض عن التأخير يجاوز مبلغ التعويض عن

الهلاك الكلى بفرض حدوثه، لا يكون الناقل البحرى ملتزماً بأداء ما يجاوز المبلغ المحدد عن الهلاك الكلى. ولكن متى كان مجموع مبالغ التعويض يقل عن المبلغ المحدد عن الهلاك الكلى أمكن للمضرور الحصول على مجموع المبلغين^(١).

وكأن الاتفاقية الدولية تفترض أن أقصى ما يمكن تحميله للناقل البحرى هو التعويض عن الهلاك الكلى للبضائع التى يسأل بشأنها، وذلك أيا كانت حالة المسؤولية التى تثار.

ولقد اضطرت الاتفاقية إلى تبلى هذا الضابط لمجموع التعويضات التى يلتزم الناقل البحرى بدفعها بسبب اختلاف طريقة تعيين الحد الأقصى للتعويض عن أى من الهلاك والتلف من جانب وعن التأخير من جانب الآخر. ولقد تفادى المشرع المصرى هذه التعقيدات فى حساب التعويض المقرر للمضرور بتوجيهه لكيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض عن كل من الهلاك أو التلف أو التأخير.

(٢) كيفية حساب التعويض؛

لا يثير حساب التعويض عن التأخير صعوبة خاصة فى ظل قواعد هامبورج، لأن الحد الأقصى للتعويض يتحدد على أساس من أجرة النقل التى تكون متقومة فى إحدى العملات الوطنية. وما على القاضى، بفرض اختلاف عملته الوطنية عن العملة التى تحددت بها الأجرة، سوى تحويل قيمة العملة الأجنبية إلى ما يوازىها من العملة الوطنية لتحديد الحد الأقصى للتعويض. أما مقدار التعويض ذاته ف يتم تقييمه دائما فى العملة الوطنية.

لكن الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف هو الذى يثير بعض الصعوبات فى ظل قواعد هامبورج، لأنها تستخدم وحدة حسابية خاصة تعدد المادة ٢٦ المقصود منها.

(١) كمال حمدى: مسؤولية الناقل البحرى سابق الإشارة إليه، بند ١٧.

وطبقا لهذه المادة يقصد بالوحدة الحسابية التي يحدد على أساسها الحد الأقصى للتعويض حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي.

وحقوق السحب الخاصة هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي وفصلها تماما عن الذهب بعد أن هجر النظام الدولي قاعدة الذهب. وفي عام ١٩٧٤ تم تقويمها على أساس مجموعة عملات ست عشر دولة من أعضاء الصندوق على أن يدخل الدولار الأمريكي في تحديد هذه الحقوق بنسبة ٣٣٪ والجنيه الاسترليني بنسبة ٢٪ والمارك الألماني بنسبة ١٢٪ والفرنك الفرنسي بنسبة ٣٪ والين الياباني بنسبة ٧٪ والدولار الكندي بنسبة ٦٪ وبعض العملات الأخرى بنسب متفاوتة، ويكفي صندوق النقد الدولي حاليًا بتحديد حقوق السحب الخاصة على أساس مجموعة العملات الرئيسية الأربع: الدولار الأمريكي والين الياباني واليورو والجنيه الاسترليني. ويلاحظ أن لمجلس إدارة الصندوق تعديل النسب التي تساهم أي من هذه العملات في تقويم حق السحب الخاص^(١).

ويتم حساب الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو الخلف بواسطة حق السحب الخاص، سواء على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن (٨٣٥ من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو وحدة) أو على أساس الوزن الإجمالي للبضائع (٢ من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو جرام).

وتقتضى المادة ٢٦ المشار إليها بتحويل مبالغ التعويض إلى العملة الوطنية للدولة تبعًا لقيمة هذه العملة في تاريخ صدور الحكم بالتعويض أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف.

وعن قياس قيمة العملة الوطنية بالنسبة إلى الحدود القصوى للتعويضات تميز الاتفاقية الدولية بين الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي والدول غير

LATRON: Fonds Monétaire International: Droits de Tirage (١)
Spéciaux: Incidence sur les Conventions maritimes internationales,
Droit Maritime Français, No, 360, Décembre 1978, P. 751.

الأعضاء فيه. فبالنسبة للدول الأعضاء في الصندوق تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق والتي تكون سارية في تاريخ صدور الحكم أو في التاريخ المتفق عليه بحسب الأحوال على عملياته ومعاملاته. ذلك أن عضوية الدولة في الصندوق تبرر التزامها بهذه الطريقة للتقييم.

أما بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي فتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها كل دولة بالنسبة إلى عملتها. وجدير بالإشارة إلى أن الفقرة الثانية من المادة ٢٦ تجيز للدول غير الأعضاء في الصندوق والتي لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام حساب التعويض على أساس حقوق السحب الخاصة أن تعلن عند الانضمام إلى قواعد هامبورج أو في أي وقت لا حق أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية تتحدد بعدد الوحدات من الفرنك بوانكاريه التي يبينها النص ذاته^(١).

وعلى كل حال فإن مصر عضو في صندوق النقد الدولي وبالتالي يمكن حساب الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف على أساس حقوق السحب الخاصة، ولا مجال للخوض في تفاصيل حسابه على أساس الفرنك بوانكاريه. والأمر لا يتعلق إلا بكيفية حساب التعويض فلا تحكم المحاكم المصرية به إلا بعد تقويمه بالجنيه المصري^(٢).

(١) وتجدر الإشارة إلى أن لزدواج تعيين الحدود القصوى للتعويضات بين وحدات السحب الخاصة والفرنك بوانكاريه في قواعد هامبورج يلزم القاضي المصري بتحديد قيمة هذا الأخير في ضوء قيمته المقابلة من حقوق السحب الخاصة، ولا مجال لتطبيق لمة نص تشريعي وطني يحدد سعراً رسمياً للذهب.

(٢) ونشير أخيراً إلى عدم تناولنا لأحكام المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري للبضائع في ظل قواعد هامبورج لتطابقها مع الأحكام السابق عرضها في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والذي في الواقع انقسمها كلية من الاتفاقية الدولية. لذلك نكتفي بالإحالة إلى تلك الأحكام.

الفصل الرابع

النقل البحري للأشخاص

أدى اختراع الآلة البخارية إلى تحقيق قدر كبير من الأمان للرحلات البحرية، في الوقت الذي اتسعت فيه رقعة السفن مما جعل النقل البحري سهلاً آمناً ومريحاً لانتقال الأفراد عبر البحر^(١). لذلك شهد القرن التاسع عشر فورة ازدهار النقل البحري للأشخاص إلى أن صار الطيران متفوقاً على الملاحة البحرية في نقل الأفراد عبر الدول نظراً للسرعة الفائقة التي تتسم بها الطائرة والأمان الذي صار يشاهده مجال الطيران^(٢).

ومع ذلك يبقى للنقل البحري للأشخاص أهميته وإن كانت محدودة إذا كان الغرض منه هو مجرد انتقال الأشخاص إلى مكان الوصول. أما إذا صار النقل البحري وسيلة تحقيق رحلة سياحية لركاب السفينة فإنه يبقى لهذا النقل أهميته الكبرى، وهو ما يفسر الاهتمام التشريعي بتنظيم الرحلات البحرية السياحية^(٣).

ونبدأ دراستنا للنقل البحري للأشخاص ببيان القواعد المنظمة له، ثم نعرض للأحكام الخاصة بعقد النقل وأخيراً لتلك المنطقة بالرحلات البحرية السياحية.

المبحث الأول

القواعد المنظمة للنقل البحري للأشخاص

أسوة بالنقل البحري للبضائع تزداد أهمية النقل البحري الدولي للأشخاص مقارنة بالنقل الداخلي، ومع ذلك توجد قواعد وطنية تنظم هذا النوع من النقل وأخرى دولية، نعرض لها تباعاً.

(١) RODIERE : Droit maritime, Précis Dalloz, Paris, 8^e édition 1979, (١) No 395.

(٢) مصطفى كمال طه : القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، بند ٤٣٥ .

(٣) Maritime cruises. Croisières maritimes .

ولنظر في المعنى المتقدم، أحمد زكي عويس : عقد نقل المسافرين بحراً وأمتعهم، دراسة مقارنة في الفقه الإسلامي والقانون البحري ، رسالة ماجستير في الفقه المقارن ، بدون تاريخ ، ص ١٧ .

المطلب الأول

القواعد الوطنية المنظمة للنقل البحري للأشخاص

خصص قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ المواد من ٢٤٨ إلى ٢٧٨ للنقل البحري للأشخاص .

وتتوزع هذه المواد بين فرعين: الأول مخصص لعقد النقل البحري للأشخاص، ويضم المواد من ٢٤٨ إلى ٢٧٢، بينما الثاني مخصص للرحلات البحرية السياحية، ويشمل المواد من ٢٧٣ إلى ٢٧٨ من القانون .

وتسرى نصوص قانون التجارة البحرية علي عقود النقل البحري للأشخاص بمقابل . ولقد رأينا من قبل أن قانون التجارة البحرية اشترط في النقل البحري الغاضع لأحكامه أن يكون مقابل أجره^(١) . وبما أن تعريف النقل في ذلك القانون لم يميز بين نقل البضائع ونقل الأشخاص، فإنه يترتب علي اشتراط الأجرة عدم سريان أحكام القانون علي النقل المجاني^(٢) .

ومن جهة أخرى لا تسرى نصوص قانون التجارة البحرية بشأن النقل البحري للأشخاص ما لم يكن هناك عقد تم إبرامه بين الناقل البحري والراكب، وهو ما يترتب عليه عدم سريان أحكام القانون علي الركاب المتسللين خفية إلي السفينة بقصد السفر^(٣) . ولقد نص قانون التجارة البحرية صراحة علي عدم سريان أحكامه علي الركاب المتسللين^(٤) .

وجدير بالإشارة إلي أن كثيراً ما يصاحب الأفراد ما يكلفون الناقلين البحريين بنقله من حيوانات حية علي متن السفينة، كما يمكن لبعض مرسلي البضائع مطالبة الناقلين بمصاحبة بضائعهم أثناء الرحلة البحرية للسفينة^(٥) .

(١) المادة ١٩٦ من قانون التجارة البحرية .

(٢) كمال حدى، القانون البحرى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧، بند ٩٤٢ .

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٦ .

(٤) المادة ٢٦٥ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية .

(٥) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٥ .

وفى هذه الحالة يخصن نقل من يرافق الحيوانات الحية أو البضائع المنقولة بحراً للقواعد المنظمة للنقل البحرى للأشخاص^(١).

وعلى العكس من ذلك لا تسرى القواعد المنظمة للنقل البحرى على سباقات اليخوت بشأن العلاقة الناشئة بين منظم السباق والمتسابقين ومن قد يتواجد من معاونين لهم على متن هذه اليخوت^(٢).

المطلب الثانى

القواعد الدولية المنظمة للنقل البحرى للأشخاص

هناك أربع اتفاقيات دولية تم التوقيع عليها من أجل تنظيم جوانب مختلفة للنقل البحرى للأشخاص. وهذه الاتفاقيات هى:

(١) الاتفاقية الدولية الموقعة فى بروكسيل بتاريخ ١٠/١٠/١٩٥٧ الخاصة بالركاب المتصلين. وهذه الاتفاقية لم توقع عليها مصر.

(٢) الاتفاقية الدولية الموقعة فى بروكسيل بتاريخ ٢٩/٤/١٩٦١ المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر. ولقد صدقت عليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤^(٣). إلا أن نشر الاتفاقية فى الجريدة الرسمية تأخر بضعة سنوات لينص قرار وزير الخارجية بنشرها على بدء العمل بها اعتباراً من تاريخ ٤/٦/١٩٦٤^(٤).

(٣) الاتفاقية الدولية الموقعة فى بروكسل فى ٢٧/٦/١٩٦٧ الخاصة بنقل أمتعة الركاب بحراً. إلا أن هذه الاتفاقية لم تدخل أبداً حيز النفاذ دولياً لامتناع جميع الدول عن التصديق عليها^(٥).

(٤) الاتفاقية الدولية الموقعة فى أثينا بتاريخ ١٣/١٢/١٩٧٣ الخاصة بالنقل البحرى للركاب وأمتعتهم والتى تقرر حلولها محل اتفاقيتى بروكسل لعام

(١) المادة ٢٦٥ فترة (٢) من قانون التجارة البحرية.

RODIERE, op. cit., No 398.

(٢)

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٥.

(٤) الجريدة الرسمية، العدد ٤١، ١٠/١٠/١٩٦٨.

(٥) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٥.

١٩٦١ و ١٩٦٧. ولقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ دولياً في ٢٨/٤/١٩٨٧، وانضمت إليها مصر وقامت بإيداع وثيقة التصديق عليها لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، وبيع الاتفاقية، في ١٨/١٠/١٩٩١. كما انضمت مصر في ذات التاريخ إلى البروتوكول الثاني المعدل للاتفاقية، وهو الذي تم توقيعه في ٢٩/٣/١٩٩٠^(١). وبالتالي بدأ العمل بالاتفاقية الأصلية في مصر في ١٦/١/١٩٩٢^(٢)، بينما لم يدخل البروتوكول حيز النفاذ دولياً.

وتسرى أحكام الاتفاقية إذا توافر الشرطان الآتيان: أن يكون النقل دولياً من جهة، وأن تتوافر بشأنه إحدى الحالات المنصوص عليها في الاتفاقية من جهة أخرى^(٣).

أولاً، دولية النقل: يكون النقل البحري للركاب دولياً في فرضين:

الأول: هو وقوع ميناء القيام وميناء الوصول في دولتين مختلفتين.

الثاني: هو وقوع ميناء القيام وميناء الوصول في دولة واحدة إذا كان مقرراً رسو السفينة في ميناء دولة أخرى.

ثانياً، خالاً لسريان الاتفاقية: بالإضافة إلى دولية النقل، حددت الاتفاقية ثلاث حالات تسري في أي منها أحكامها، وهذه الحالات هي:

(١) لقد تم التوقيع على ثلاثة بروتوكولات معدلة لاتفاقية أثينا: الأول تم التوقيع عليه في ١٩/١١/١٩٧٦ بشأن الأخذ بحقوق السحب الخاصة كوحدة قياس الحدود للتصوي للتعويضات. وقد دخل حيز النفاذ دولياً في ٣٠/٤/١٩٨٩، إلا أن مصر لم تنضم إليه. والبروتوكول الثاني هو الذي انضمت إليه مصر ويتعلق برفع الحدود القصوى للتعويضات، بينما البروتوكول الثالث هو ذلك الذي تم التوقيع عليه في ١/١١/٢٠٠٢ بشأن المسؤولية الموضوعية للناقل البحري في حالات الوفاة والإصابات البدنية في حدود ٢٥٠.٠٠٠ حق من حقوق السحب الخاصة والمسؤولية المبنية على الخطأ المفترض فيما يجاوز ذلك حتى ٤٠٠.٠٠٠ حق. إلا أن البروتوكولين الثاني والثالث لم يدخلوا حيز النفاذ دولياً حتى الآن. انظر في ذلك:

KAŠTELA, KAVACEVIC and TEPES: A contribution to recognizing carrier's liability in international carriage by air and sea, at www.lchancerylane.com

(٢) وذلك تطبيقاً للمادة ٢٤ فقرة (٩٢) من الاتفاقية التي تعدد تاريخ نفاذ أحكامها بالنسبة إلى الدول المضممة إليها في اليوم التسعين التالي لإيداع وثيقة التصديق.

(٣) المادة الأولى فقرة (٩) من الاتفاقية.

(أ) إذا كانت السفينة ترفع علم أو مسجلة في دولة متعاقدة.

(ب) إذا كان عقد النقل قد تم إبرامه في دولة متعاقدة.

(ج) إذا وقع مكان القيام أو مكان الوصول، طبقاً للعقد، في دولة متعاقدة^(١).

إلا أنه يلاحظ أنه لا يكفي أن يكون نقل الركاب بحراً دولياً وأن تتوفر إحدى الحالات المنصوص عليها فيها كي تجد أحكامها مجالاً للتطبيق. ذلك أن الاتفاقية قد نصت من جهة علي عدم سريان أحكامها علي النقل الذي يتم بواسطة الزحافات الهوائية^(٢)، وعلي عدم سريانها من جهة أخرى علي نقل الركاب المتسللين إلي السفينة^(٣).

وفي المقابل حرصت الاتفاقية علي تأكيد سريان أحكامها علي عمليات نقل الأشخاص المرافقين للحيوانات الحية أو للبضائع المنقولة بحراً^(٤). كما أنها علقّت سريان الاتفاقية علي الأضرار النووية علي عدم خضوع النقل للاتفاقيات الدولية المختصة بذلك^(٥).

المبحث الثاني

عقد النقل البحري للأشخاص

نتناول دراسة عقد النقل البحري للأشخاص من خلال ثلاثة مطالب، نعرض في الأول لإثبات العقد، ثم نعرض في الثاني لآثار العقد، بينما نتناول في المطلب الثالث أحكام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

(١) المادة الثانية فقرة (١) من الاتفاقية.

(٢) المادة الأولى فقرة (٣) من الاتفاقية.

(٣) المادة الأولى فقرة (٤) بند (أ) من الاتفاقية.

(٤) المادة الأولى فقرة (٤) بند (ب) من الاتفاقية.

(٥) المادة ٢٠ من الاتفاقية.

المطلب الأول

إثبات عقد النقل البحري للأشخاص

رأينا بمعرض الحديث عن النقل البحري للبضائع أن قانون التجارة البحرية يتطلب إثبات عقد النقل البحري بالكتابة^(١). وبما أن المشرع لم يميز في هذا الصدد بين نقل البضائع ونقل الأشخاص، فإنه يلزم كذلك إقامة الدليل علي عقد النقل البحري للأشخاص بالكتابة^(٢).

وتجدر الإشارة في هذا المقام إلي أن عقد النقل البحري للأشخاص عقد رضائي يتعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفيه: الناقل البحري والراكب، ولا يتطلب بشأنه المشرع الكتابة كركن شكلي فيه^(٣). لكن الكتابة شرط لإثبات العقد، خروجاً علي مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية^(٤).

ويتحقق إثبات العقد عن طريق الوثيقة التي يصدرها الناقل للراكب، والتي نعرف بتذكرة السفر. ويحدد القانون البيانات الواجب توافرها فيها علي وجه الخصوص. وهذه البيانات هي:

- (١) اسم الناقل.
- (٢) بيان عن الرحلة.
- (٣) اسم السفينة.
- (٤) ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة.
- (٥) أجرة النقل.

(١) المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية.

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٤٩.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٦. أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص ٥١.

(٤) يعد عقد النقل البحري عملاً تجارياً بالنسبة إلي الناقل البحري تطبيقاً للمادة السادسة فقرة ثالثة بند (٤) من قانون التجارة، وقد يكون عملاً تجارياً بالتبعية بالنسبة إلي الراكب إذا كان تاجراً ويهمل لحاجات تجارته. انظر في ذلك: RODIERE, op. cit., No 400.

(٦) الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة^(١).

ويتضح من ذلك أنه يجب تضمين : تذكرة السفر البيانات التي من شأنها تعيين عناصر الرحلة البحرية من حيث تحديد أطراف العقد، وبيان الرحلة، والسفينة التي تقوم بها، وموانئ القيام والوصول والرسو، وتاريخ القيام بالرحلة وانتهائها، والدرجة التي يشغلها المسافر علي متن السفينة، وأجرة النقل. ويشير البند الأخير من التعداد إلي التمييز بين ركاب الغرف وركاب المسطح، وهو تمييز الطوائف للركاب ينعكس لا محال علي نوعية الخدمات المقدمة من الناقل إلي الركاب أثناء الرحلة البحرية^(٢).

ولا تعتبر البيانات المذكورة في نص القانون وإرادة علي سبيل الحصر، وإنما يأتي تعداد البيانات الواجب تضمينها في تذكرة السفر علي سبيل المثال. ويبين ذلك من عبارة علي وجه الخصوص التي يذكرها النص. وبالتالي يحق للطرفين إضافة بيانات أخرى إلي تذكرة السفر وهي تلك التي يقدّران أهمية بيانها في وثيقة النقل^(٣).

وتجرى عادة الناقلين البحريين علي تدوين الشروط العامة للنقل في تذكرة السفر، وهي الشروط التي يعن الناقل قبول إنجاز عملية النقل بمقتضاها. وإذا يتحدد المضمون الاتفاقي للعقد بما تحتوى عليه تذكرة السفر من شروط، يتسم عقد النقل بطابع الإذعان لا يترك المجال لأية مساومة من قبل الراكب حول هذه الشروط^(٤). ولئن كان حسن إرادة مشروع النقل هو الذي يملئ توحيد النظام القانوني لعقود النقل التي يبرمها الناقل مع مختلف الراكبين، إلا أنه يمكن للقاضي تطبيقاً للقواعد العامة تعديل بعض الشروط التي قد تبدو له تعسفية

(١) للمادة ٢٤٨ فقرة (١) من قانون للتجارة لبحرية.

RODIERE, op. cit., No398.

(٢)

(٣) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٥٠.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٦.

بمصالح الركاب أو إعفاء هذا الأخير منها مما يعيد التوازن إلى العقد المبرم بين الطرفين^(١).

الأصل في تذكرة السفر هو صدورهما باسم المسافر ، فلا يجوز إصدارها لأمر المسافر أو للحامل . ويقترب على ذلك عدم جواز تداول تذكرة السفر بطرق التداول التجارية ، بل إن القانون يشترط موافقة الناقل البحري إذا أراد المسافر التنازل عن تذكرة السفر إلى شخص آخر^(٢).

ومع ذلك يلاحظ أن بعض عمليات النقل البحري للأشخاص لا تحتمل صدور تذكرة سفر تحوى البيانات التى نص عليها القانون . لذلك أجاز القانون استبدال وثيقة أخرى بتذكرة السفر يبين فيها اسم الناقل والخدمات التى يلتزم بتأديتها إذا كانت حمولة السفينة الكلية لا تزيد على عشرين طناً بحرياً أو كانت السفينة تقوم بخدمات داخل الميناء أو فى مناطق محدودة تعينها السلطات البحرية^(٣) . وتقوم هذه الوثيقة المختصرة مقام تذكرة السفر فى إثبات عقد النقل بالدليل الكتابي^(٤).

المطلب الثاني

آثار عقد النقل البحري للأشخاص

يعتبر عقد النقل البحري للأشخاص عقداً ملزماً للجانبين ، فهناك التزامات تقع على عاتق الناقل البحري كما أن هناك التزامات يتحملها الركاب تجاه الناقل .

(١) المادة ١٤٩ من القانون المدنى . وراجع فى ذلك : أحمد زكى عريس ، المرجع السابق ، ص ٧٥ وما بعدها .

(٢) المادة ٢٤٨ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية .

(٣) المادة ٢٤٩ من قانون التجارة البحرية .

(٤) فى هذا الصدد : كمال حمدي ، المرجع السابق ، بند ٩٥١ .

الضرع الأول

التزامات الناقل البحري

يقع علي عاتق الناقل البحري التزام رئيس يتمثل فى تغيير مكان الراكب بحراً وتوصيله إلى ميناء الوصول سالماً وفى الميعاد^(١). ويتفرع عن هذا الالتزام للرئيس عدة التزامات، يمكن إيجازها فيما يلى:

(١) إعداد السفينة وتجهيزها والإبقاء عليها طوال الرحلة صالحة لإنجاز النقل المتفق عليه وتقديم الخدمات التى تعهد الناقل بتقديمها إلي المصافر^(٢).

(٢) اتباع خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد للسفينة إذا كانت عاملة فى خط ملاحى منتظم، وكذلك الرسو فى الموانئ المقررة فى عقد النقل^(٣). ولا يجوز للناقل أن يحيد عن خط السير إلا فى أحوال الضرورة كما فى حالة إصابة الراكب بمرض يستدعى إنزاله إلى أقرب مكان لعلاج^(٤).

(٣) تهيئة مكان للراكب فى الدرجة المتفق عليها، فقد ذكرنا من قبل أن العمل يميز بين ركاب الغرف وركاب السطح، بل إن ركاب الغرف يتوزعون بين درجات متفاوتة، غالباً ما تكون درجتين، الأولى والثانية، وتختلف الخدمات فى طبيعتها ونوعها وجودتها بين درجة وأخرى. أما ركاب السطح فعادة ما تخصص لهم أماكن للجلوس علي متن السفينة ولا تقدم لهم خدمات إلا فى حدود الطعام والعلاج إن كان له مقتضى^(٥).

RODIERE, op. cit., No. 404.

(١)

(٢) أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص ٢٠٠.

(٣) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٥٣.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٨.

(٥) تجدر الإشارة إلي نص القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن على ضرورة تقديم خدمات صحية وخدمات علاج طبي علي متن السفينة. ولقد صدر قرار وزير النقل رقم ٤٣ لسنة ١٩٩١ بتنظيم الشروط الصحية علي متن السفن المصرية. راجع فى ذلك مؤلفنا: شروط العلامة والصحة فى مجال النقل وبخاصة النقل البحرى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٩.

(٤) نقل أمتعة الراكب إلى مكان الوصول. ويميز القانون بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة^(١). والأولى تشمل جميع أغراض الراكب التي يقوم بتسليمها إلى الناقل البحري، وتشمل السيارات التي يتولى الناقل نقلها مع أغراض الراكب الأخرى^(٢). أما الأمتعة غير المسجلة فهي تلك التي يحتفظ بها الراكب في الغرفة أو المكان المخصص له علي متن السفينة، ولا تتنقل حراستها بالتالي إلى الناقل^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن للراكب استبعاد أغراضه الثمينة كالنقود والمجوهرات لدي ريان السفينة أو البحار الذي يكون مكلفاً من قبل الريان بتلقي وحفظ أمانات الركاب. ويلتزم الناقل بتسليم الأمتعة المسجلة والمودعة للراكب عند مغادرة هذا الأخير للسفينة^(٤).

(٥) ضمان سلامة المسافرين أثناء النقل البحري. وهو التزام أقر به القضاء بعد أن ظل لحقبة طويلة من الزمن يبنى مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الأضرار البدنية التي تصيب الركاب علي أساس المسؤولية التقصيرية. وهذا الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة يملئ علي الناقل البحري اتخاذ جميع التدابير اللازمة لوصول المسافرين سالماً معافاً إلي ميناء الوصول^(٥). ولكن في حالة وفاة الراكب أثناء الرحلة البحرية يملئ القانون علي ريان السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباطها بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلي السلطات الإدارية المختصة في أول ميناء من موانئ الجمهورية تصل إليها السفينة^(٦).

(١) المادة ٢٦٦ من قانون للتجارة البحرية.

(٢) للمادة ٢٦٧ من قانون للتجارة البحرية.

RODIERE, op. cit., No. 410.

(٣)

(٤) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٧٥.

RODIERE, op. cit., No. 404.

(٥)

(٦) المادة ٩٧ من قانون للتجارة البحرية.

الفرع الثاني

التزامات الراكب

يلتزم الراكب بالتزامين رئيسيين : الأول هو الالتزام بدفع الأجرة، والثاني هو الامتثال لسلطة الريان فى حفظ الأمن على متن السفينة.
أولاً، الالتزام بدفع الأجرة،

يعتبر الوفاء بأجرة النقل أهم الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحرى للأشخاص على عائق الراكب. ويحدد العقد مقدار الأجرة والتي يجب دفعها عند استلام الراكب تذكرة السفر^(١). وتختلف هذه الأجرة باختلاف الدرجة^(٢). ويعترض تنفيذ عقد النقل البحرى للأشخاص بعض الموارض يثور معها التساؤل حول مدى استحقاق أجرة النقل^(٣). وتتعدد الفروض على النحو الآتى ذكره:

(١) إذا تخلف الراكب عن السفر أو لم يتقدم فى الموعد المحدد لإبحار السفينة، لا يلتزم الناقل بانتظاره ويبقى التزام المسافر بدفع أجرة النقل كاملاً على عاتقه^(٤).

(٢) إذا حالت القوة القاهرة دون سفر المسافر أو إذا توفي قبل السفر، يتقرر قسح عقد النقل. أما تأثير الفسخ على أداء أجرة النقل فيجب بشأنه التمييز بين فرضين:

الأول: إذا تم إخطار الناقل بالعدول أو الوفاة قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل، فلا تستحق سوى ربع الأجرة. وحكمة ذلك أنه قد يتعذر على الناقل البحرى إيجاد بديل للراكب الذى عدل عن السفر أو توفي رغم إخطاره بالأمر فى الموعد المحدد قانوناً^(٥).

(١) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٥٤.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٩.

RODIERE, op. cit., No. 401.

(٣)

أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص ١٥٥ وما بعدها.

(٤) المادة ٢٥١ من قانون التجارة البحرية.

(٥) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٥٥.

الثاني: إذا لم يتم إخطار الناقل بالعدول أو الوفاة في الموعد المحدد قانوناً، وفي هذا الفرض يبقى الالتزام بدفع كامل الأجرة واقعاً علي عاتق الراكب أو ورثته بحسب الأحوال.

وتجدر الإشارة إلي أن أفراد عائلة الراكب أو تابعيه قد يعدلون كذلك عن السفر في حالة وفاة الراكب. لذلك يسري للحكم المتقدم ذكره عليهم فلا يلتزمون سوى بأداء ربع الأجرة إذا قاموا بإخطار الناقل البحري بالعدول في الموعد المحدد قانوناً^(١).

(٣) إذا بدأ السفر وحالت الظروف دون مواصلة الراكب له كالوفاة أو الإصابة أو المرض فلا يؤثر ذلك علي استحقاق كامل أجرة النقل للناقل البحري^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أن القانون نص على خضوع نقل الأمتعة المسجلة للأحكام المنظمة للنقل البحري للبضائع^(٣). وبالتالي يكون للناقل البحري امتياز علي هذه الأمتعة إذا لم يستوف أجرة النقل من الراكب. أما بالنسبة إلي الأمتعة غير المسجلة فلا يجوز للريان حبس هذه الأمتعة وفاء لأجرة النقل^(٤).

ثانياً: الامتثال لسلطة الريان في حفظ الأمن :

يعتبر الريان العام للسفينة ، وهو بهذا الوصف مسئول عن حفظ الأمن والنظام علي متن السفينة، ويملك سلطة تأديبية لذلك في مواجهة جميع الأفراد المتواجدين علي متن السفينة، بمن فيهم الركاب.

وتطبيقاً لذلك يلتزم الراكب بالامتثال لسلطة الريان في حفظ الأمن والنظام علي متن السفينة. فعليه إتباع التعليمات الصادرة عنه في هذا الشأن^(٥)، ويجوز لـ ريان توقيع عقوبات تأديبية علي الراكب^(٦)، وإن كانت هذه الجزاءات تبقى نظرية في أغلب الأحوال^(٧).

(١) المادة ٢٥٢ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ٢٥٣ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ٢٦٨ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ٢٧٠ من قانون التجارة البحرية.

(٥) مصطفى كمال طه، للمرجع السابق، بند ٤٣٩. أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص ١٦٣.

(٦) المواد ٢٧، ٢٨، ٢٩ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

RODIERE, op. cit., No. 402.

(٧)

المطلب الثالث

مسئولية الناقل البحري للأشخاص

نتناول الأحكام المنظمة لمسئولية الناقل البحري للأشخاص من خلال ثلاثة فروع، نعرض في الأول لنطاق هذه المسئولية، وفي الثاني لأحكامها الموضوعية، وفي الثالث والأخير للأحكام الخاصة بدعوي المسئولية.

الفرع الأول

نطاق مسئولية الناقل البحري للأشخاص

يتحدد نطاق المسئولية ببيان الأساس الذي تقوم عليه من جانب وتحديد الحالات التي تثار بشأنها هذه المسئولية من جانب آخر.

أولاً، أساس المسئولية:

يعتبر التزام الناقل بتوصيل المسافرين سالماً وأمتعته إلي ميناء الوصول التزاماً بتحقيق نتيجة، لما للناقل البحري من سيطرة علي السفينة وحق توجيه الراكب إلي ما يضمن سلامته علي متنها. وترتيباً علي ذلك تكون مسئوليته مفترضة إذا لحق الضرر بالراكب، وكفى هذا الأخير إثبات الضرر الذي لحق به أثناء الرحلة البحرية ليصبح خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر مفترضين (١).

ويعكس أساس المسئولية علي طرق دفعها، ذلك أن افتراض المسئولية لا يجيز للناقل البحري سوي نفي رابطة السببية بين إنجاز عملية النقل والضرر الذي أصاب الراكب، ويكون ذلك بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلي وقوع الضرر (٢).

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٠. ويلاحظ في هذا الصدد أن أساس مسئولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية أشد من ذلك الذي أقامت عليه اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ هذه المسئولية. فمسئولية الناقل عن الإصابات البدنية التي تلحق بالراكب تقوم علي افتراض خطأ الناقل في أحوال محددة هي غرق السفينة والتصادم والإجروح والحريق وعبث السفينة. أما في غير هذه الأحوال فتقوم المسئولية علي الخطأ الواجب الإثبات. وبشأن الأمتعة يفترض خطأ الناقل بالنسبة إلي الأمتعة المسجلة أو المودعة وحدها دون الأمتعة غير المسجلة (المادة الثالثة من الاتفاقية).

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٦٢.

وجدير بالإشارة إلى أن قرينة المسؤولية لا تقوم بشأن أمتعة الراكب غير المسجلة، حيث لا يكون الناقل البحري حارساً لها لاحتفاظ الراكب بحيازته لها في المكان المخصص له علي متن السفينة. وبالتالي يجب علي الراكب إثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه الذي أدى إلي هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة أثناء الرحلة البحرية^(١).

ثانياً: حالات المسؤولية:

هناك ثلاث حالات تقوم عندما مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، هي عدم تنفيذ النقل علي النحو المتفق عليه، والأضرار البدنية والمادية التي تلحق بالراكب، والتأخير.

(١) عدم تنفيذ النقل علي النحو المتفق عليه: تتعدد الأسباب التي تؤدي إلي عدم قيام الناقل بتنفيذ النقل البحري علي النحو المتفق عليه مع الراكب. فقد يتعذر السفر بسبب لا يرجع إلي الناقل وفي هذه الحالة يتم فسخ العقد دون تعويض. لكن إذا ثبت أن المانع كان راجعاً إلي الناقل التزم هذا الأخير بتعويض يعادل نصف الأجرة. ويفترض القانون أن تعذر السفر يكون راجعاً إلي الناقل ما لم يثبت العكس^(٢).

وإذا انطلقت الرحلة البحرية لكن السفر توقف لمدة تجاوز ثلاثة أيام فإنه يجوز للراكب طلب فسخ العقد مع التعويض المناسب إن كان له مقتضي إلا أن الناقل يكون معفياً من دفع التعويض إذا ثبت أن سبب التوقف لا يرجع إليه، كما أنه يمكنه تفضي فسخ عقد الناقل إذا قام بنقل الراكب إلي ميناء الوصول في ميعاد معقول وعلي سفينة من ذات المستوي^(٣).

ومن جهة أخرى قد لا يقوم أى مانع يحول دون السفر أو دون مواصلته، لكن الناقل البحري يدخل عليه تعديلاً جوهرياً كأن يغير من مواعيد السفر أو

(١) وهو ذات الحكم الوارد في اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ كما قلنا.

(٢) المادة ٢٥٤ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ٢٥٤ فقرة (٢) من قانون للتجارة البحرية.

خط سير السفينة أو يغير موانئ الرسو التي تم الاتفاق عليها مع الراكب. ويكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي لحق بالراكب في هذه الحالات إلا إذا أثبت الناقل بأنه لم يكن في مقدوره أن يتفادي هذا التعديل بأن يثبت أنه بذل العناية المعقولة لتفادي التعديل^(١).

(٢) الأضرار البدنية والمادية التي تلحق بالراكب: يكون الناقل البحري مسؤولاً عن وفاة الراكب أو إصابته في سلامته البدنية بسبب النقل البحري^(٢). كذلك يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق الأمتعة، سواء تلك المسجلة أو المودعة أو غير المسجلة، كالهلاك أو التلف^(٣).

وحتى يصير الناقل البحري مسؤولاً عن الضرر الذي يلقى بالراكب لا بد من نشوء هذا الضرر في فترة النقل البحري. وتشمل هذه الفترة الوقت الذي يكون فيه الراكب على متن السفينة، بالإضافة إلى مرحلتى الصعود إلى السفينة والهبوط منها^(٤). وتحدد فترة النقل البحري على النحو المتقدم بشأن الأضرار البدنية التي تلحق بالراكب^(٥). أما بشأن الأمتعة المسجلة فتحدد فترة النقل البحري بالفترة الزمنية التي تبدأ بتسليم الناقل البحري أمتعة الراكب في ميناء القيام حتى تمام تسليمها له في ميناء الوصول^(٦). كذلك بشأن الأمتعة المودعة، إذ يكون الناقل مسؤولاً عن هلاكها أو تلفها منذ بدء استئجار الراكب لها لدى تابعى الناقل البحري حتى تمام تسليمها منهم عند مغادرة الراكب للسفينة^(٧).

(١) المادة ٢٥٥ من قانون التجارة البحرية. راجع أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص ٢١٨.

(٢) RODIERE, op. cit., No. 405.

(٣) المواد ٢٦٥، ٢٦٨، ٢٦٩ من قانون التجارة البحرية، والمادة الثالثة من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤. راجع: أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص ١٧٢.

(٤) المادة ٢٥٦ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية والمادة الأولى فقرة (٨) بند (أ) من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤.

(٥) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٠.

(٦) ويأتى ذلك تطبيقاً للمادة ٢٦٨ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية التي تقضى بتطبيق الأحكام الخاصة بنقل البضائع على نقل الأمتعة المسجلة عدا ما استثناءه القانون.

(٧) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٧٥.

وقد يحدث أن يقوم الراكب بتسليم الناقل أمتعته غير المسجلة فى ميناء القيام إلى حين يتسلمها منه فى الغرفة أو المكان المخصص له فى السفينة. وفى هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف الأمتعة خلال فترة حراسته لها من أجل وضعها فى السفينة^(١).

(٣) التأخير: يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن تأخير الوصول فى الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد إذا لم يتفق على ميعاد^(٢). ويتحدد الميعاد المعتاد بالمدة التى يستغرقها الناقل العادى لإنجاز النقل البحرى فى ظروف مماثلة لظروف النقل الذى تم^(٣).

ويراعى أنه ينبغى فى التأخير الذى يسأل عنه الناقل البحرى أن يكون مصدره الضرر الذى لحق بالراكب، وهو ما لا يجوز افتراضه بمجرد أن هناك تأخيراً فى وصول السفينة إلى ميناء الوصول، وإنما يجب على المضرور إقامة الدليل على الضرر الذى تسبب التأخير فى حدوثه^(٤).

الضرع الثانى

الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البحرى للأشخاص

تتمثل الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البحرى للأشخاص فى المسائل الآتية: بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسئولية الناقل البحرى، طرق دفع مسئولية الناقل البحرى، وتحديد هذه المسئولية.

أولاً: بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية:

طبقاً لأحكام قانون التجارة البحرية يقع الشرط الذى بمقتضاه يعفى الناقل

(١) راجع فى ذلك حكم المادة الأولى فقرة (أ) بند (ب) من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٣. ويأتى ذلك اتساقاً مع حكم المادة ٢٦٢ من قانون التجارة البحرية التى تنص على: مسئولية الناقل عن التأخير فى تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد.

(٣) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٦١.

(٤) وجدير بالإشارة إلى أن اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ لم تولج مسئولية الناقل البحرى عن التأخير بأحكام خاصة. ففى من حالات المسئولية غير الخاصة لأحكامها، وبالتالى تسرى عليها أحكام القانون الولدب التطبيق على عقد النقل.

البحرى من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالراكب^(١). ولا يقتصر البطان على شروط الإعفاء من المسؤولية، لكنه يمتد إلى شروط التخفيف من مسؤولية الناقل أى تحديد هذه المسؤولية بأقل مما ينص عليه القانون^(٢).

وأسوة بصور النقل الأخرى، يكون كل شرط من شأنه أن يؤدي بطريق غير مباشر إلى إعفاء الناقل من المسؤولية باطلاً^(٣). والمثال على ذلك الشرط الذي بمقتضاه يتم تحديد مدة قصيرة للتقدم سرعان ما تحول دون إمكانية رجوع المضرور على الناقل البحرى، أو الشرط الذى بمقتضاه يتنازل الراكب عن حقوقه التأمينية وهو ما يؤدي إلى عدم تحمل الناقل البحرى العبء النهائي للمسؤولية^(٤).

ثانياً: طرق دفع مسئولية الناقل البحرى:

ذكرنا من قبل أنه بشأن المسؤولية عن عدم تنفيذ النقل على النحو المتفق عليه، والمسؤولية عن الأضرار البدنية، والمسؤولية عن هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة تكون مسؤولية الناقل البحرى مفترضة. ويترتب على ذلك أنه ليس فى مقدور الناقل دفع مسؤوليته تجاه المضرور إلا عن طريق نفى رابطة السببية بين انجاز عملية النقل والضرر الذى وقع. ويكون نفى الرابطة المذكورة عن طريق إقامة الدليل على أن الضرر الذى لحق بالراكب إنما يجد مصدره فى سبب أجنبى لا يد للناقل فى حدوثه^(٥).

وتطبيقات السبب الأجنبى فى مجال نقل الأشخاص هى القوة القاهرة وخطأ المضرور^(٦)، ويضيف إليها بعض الفقهاء خطأ الغير^(٧). إلا أننا نرى أن خطأ

(١) المادة ٢٦٠ من قانون التجارة البحرية.

RODIERE, op. cit., No 407.

(٢)

(٣) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، بند ٤٤٢.

(٤) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٦٣. وراجع فى ذلك المادة ١٨ من اتفاقية أثينا لعام

١٩٧٤.

Cassation commerciale, 11 février 1965, Droit Maritime Français, (٥) 1965, p.352.

(٦) راجع بشأن مساهمة خطأ المضرور المادة السادسة من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤.

RODIERE, op. cit., No. 405.

(٧)

مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٠. كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٦٢.

الغير لا يكون موجبا لإعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة. ويضاف إلي ما تقدم ذكره أنه في مجال نقل الأمتعة المسجلة يكون العيب الذاتي للأمتعة من تطبيقات السبب الأجنبي الذي يفضى إلى دفع مسؤولية الناقل البحرى.

ثالثاً، تحديد مسؤولية الناقل البحرى للأشخاص،

يحدد قانون التجارة البحرية مسؤولية الناقل البحرى فى حالة وفاة الراكب أو إصابته إصابة بدنية بما قدره مائة وخمسون ألف جنيه^(١)، بينما تحددها اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بما قدره سبعمائة ألف فرانك بوانكاريه، وهو الحد الأدنى الذى يمكن للقوانين الوطنية تجاوزه^(٢).

ويشمل التعويض الذى لا يجوز له أن يزيد على الحد الأقصى المنصوص عليه قانوناً مجموع طلبات التعويض التى تقدم من الراكب أو من ورثته أو ممن يعولهم، وذلك عن كل حادث على حدة^(٣).

أما الحد الأقصى للتعويض عن هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة فهى خمسة آلاف جنيه لكل راكب إلا إذا كان الضرر متعلقاً بسيارة أو غيرها من المركبات فيجوز أن تتعدى قيمة التعويض هذا الحد بشرط أن لا تزيد على خمسين ألف جنيه لكل سيارة أو مركبة وما قد يوجد بها من أمتعة^(٤). ويكون الحد الأقصى طبقاً لاتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ ثمانية عشر ألف فرانك لكل راكب عن الحادث الواحد وخمسون ألف فرانك بالنسبة إلى مركبات النقل وما تعويه من أمتعة^(٥).

وبشأن الأمتعة غير المسجلة لا يجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة الهلاك أو التلف على ألفى جنيه لكل راكب. إلا أن هذا الحد لا

(١) المادة ٢٤٨ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة السابعة من الاتفاقية.

(٣) المادة ٢٥٨ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ٢٦٨ من قانون للتجارة البحرية.

(٥) المادة الثامنة الفقرتان (٢) و (٣) من الاتفاقية. ويتضح من ذلك أنه متى تعددت الحوادث يكون لكل تعويض ناشئ عن أى حادث حده الخاص.

يسرى علي الأشياء التي يودعها الراكب عند الريان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة متى أخطره بما يعلق علي المحافظة عليه من أهمية خاصة^(١). ويكون الحد الأقصى للتعويض طبقاً لاتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ أنثني عشر ألفاً وخمسمائة فرنك لكل راكب عن الحادث الواحد^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يجوز للناقل البحري التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم أكثرات مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث^(٣).

ويتضح من ذلك أنه لا يجوز للناقل التمسك بالمسؤولية المحدودة في حالة ارتكابه غشاً أو خطأ غير مغتفر، وهو الخطأ الذي يقتدر به إدراك بإمكانية وقوع ثمة ضرر. ويترتب علي ذلك ألا يكون الخطأ الجسمي موجباً لإطلاق مسؤولية الناقل البحري^(٤). ومن جهة أخرى يراعي أن الغش أو الخطأ غير المغتفر اللذان يوجبان إطلاق المسؤولية هما اللذان يصدران من الناقل أو ممن يرب عنه كوكيل السفينة أو الريان. أما الغش أو الخطأ غير المغتفر الصادر من البحارة فلا يؤدي إلي إطلاق مسؤولية الناقل البحري^(٥).

الفرع الثالث

الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل البحري

يتضمن قانون التجارة البحرية ، وكذلك اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ ، بعض الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص . وتتعلق هذه الأحكام بالمسائل الآتية: أطراف دعوى المسؤولية ، ووجوب الإخطار بالضرر ، وتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى ، وأخيراً تقادم دعوى المسؤولية .

(١) المادة ٢٦٩ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة الثامنة للفقرة (١) من الاتفاقية .

(٣) المادة ٢٥٩ من قانون التجارة البحرية .

RODIERE, op. cit., No. 407.

(٤)

(٥) قارن حكم المادة ١٣ فقرة (١) من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ التي تقصر إطلاق المسؤولية علي الغش أو الخطأ غير المغتفر الصادر عن الناقل البحري وحده .

أولاً، أطراف دعوى المسؤولية:

كسائر الدعاوى التي تنشأ عنها خصومة قضائية يكون لدعوى مسؤولية الناقل طرفان: المدعى والمدعى عليه.

والقاعدة العامة أن يكون المضرور هو من يتحدد كمدع فى دعوى المسؤولية، وهو إما الراكب الذى أصيب فى سلامته البدنية أو لحق به ضرر مادى أصاب أمتعته أو نتج عن التأخير فى إنجاز عملية النقل، وإما ورثة الراكب فى حالة وفاته، وإما من يحولهم الراكب بالنسبة إلى الأضرار التى تلحق بهم نتيجة وفاة الراكب أو عجزه عن العمل بسبب الإصابة البدنية التى لحقت به^(١).

ولذلك حرص القانون، وكذلك اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤، على إخضاع دعوى المسؤولية لأحكامها الخاصة أياً كان أساس المسؤولية التى يثيرها المدعى^(٢).

أما المدعى عليه فى دعوى المسؤولية فهو الناقل البحرى فى المقام الرئيسى. وهو الناقل الذى تعاقده على نقل الراكب وتعهده بإنجاز عملية النقل البحرى بوسائله الخاصة. ولا يشير قانون التجارة البحرى المصرى، خلافاً لاتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤، إلى إمكانية تكليف ناقل فعلى بإنجاز النقل البحرى بصفة كلية أو جزئية^(٣). وفى هذه الحالة تخضع مسؤولية الناقل الفعلى لأحكام الاتفاقية الدولية^(٤).

ومن ناحية أخرى أجاز كل من القانون الوطنى والاتفاقية الدولية للمضرور الرجوع على وكلاء الناقل أو تابعيه وذلك عن الأفعال التى تنسب إليهم وكانت مصدراً للضرر الذى وقع^(٥). ويجوز لهؤلاء التمسك بأحكام تحديد المسؤولية

(١) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٦٥.

(٢) المادة ٢٥٨ من قانون للتجارة البحرية والمادة ١٤ من الاتفاقية الدولية.

(٣) المادة الرابعة من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤.

(٤) وتجدر الإشارة فى هذا الصدد إلى أن الاتفاقية الدولية لم تجز لتابعى الناقل الفعلى التمسك بالمسؤولية المحدودة فى حالة ارتكابهم غش أو خطأ غير مغتفر. المادة ١٣ فقرة (٢) من الاتفاقية.

(٥) المادة ٢٦٤ من قانون للتجارة البحرية.

أسوة بمتبوعهم ولكن بشرط قيامهم بإثبات صدور الفعل المنسوب إليهم في حالة تأدية وظائفهم أو بسببها^(١).

ثانياً، إخطار الناقل البحري بالضرر:

أوجب قانون التجارة البحرية علي الراكب في حالة الإصابة البدنية لإخطار الناقل البحري كتابة بالإصابة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرته السفينة . ويترتب علي عدم الإخطار في الميعاد المحدد قيام قرينة علي أن الراكب غادر السفينة دون إصابة حتي يقيم الدليل علي أن الإصابة حدثت خلال فترة النقل البحري^(٢).

ويتضح من النص المتقدم أن الإخطار لا يتعلق سوي بالإصابات البدنية وحدها ولا تمتد بالتالي إلي حالات الوفاة . وبالتالي يقع الالتزام بالإخطار علي الراكب وحده ولا يمتد إلي ورثته في حالة الوفاة أو إلي من يعولهم الراكب في حالة الوفاة أو حتي الإصابة البدنية^(٣).

ولا يذكر قانون التجارة البحرية وجوب إخطار الناقل البحري بهلاك أو تلف الأمتعة، لكنه في شأن الأمتعة المسجلة أحال إلي القواعد المنظمة لنقل البضائع بحراً، وبمقتضى هذه الإحالة لابد من مراعاة الأحكام الخاصة بإخطار الناقل البحري بهلاك أو تلف الأمتعة المسجلة^(٤).

ولم تفرض اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ أى واجب إخطار علي عاتق الراكب في حالات الإصابة البدنية، لكنها في المقابل تناولت بالنص واجب الإخطار بهلاك أو تلف الأمتعة . وقد ميزت بين أنواع الأمتعة في تحديد ميعاد الإخطار . فقد أوجبت الاتفاقية تقديم الإخطار كتابة، وميزت بشأنه بين العيوب الظاهرة وتلك الخفية التي لحقت بالبضائع . فمن العيوب الظاهرة وجب تقديم الإخطار عن

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤١.

(٢) المادة ٢٦١ من القانون.

(٣) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٧٠.

(٤) راجع حكم المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية.

هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة قبل أو وقت مغادرة الراكب للسفينة، أما غيرها من الأمتعة فيجب تقديم الإخطار قبل أو وقت تسلمها من الناقل. وإذا كان النقص أو التلف غير ظاهر في الأمتعة فلا بد من تقديم الإخطار خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرة السفينة أو تسلم الأمتعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي فيه تسليم الأمتعة للراكب^(١).

ويترتب علي عدم قيام الراكب بإخطار الناقل البحري بالإصابة البدنية افتراض تركه السفينة دون إصابة. والقرينة القانونية في ظل قانون التجارة البحرية قرينة بسيطة فيجوز للراكب إقامة الدليل علي أن الإصابة التي لحقت به إنما وقعت خلال فترة النقل البحري التي يسأل عنها الناقل^(٢). كذلك تفترض الاتفاقية الدولية أن عدم تقديم الإخطار في الميعاد يؤدي إلي نشوء قرينة بأن الراكب تسلم أمتعته سليمة، وهو ما يستطيع الراكب إقامة الدليل علي العكس^(٣).

وجدير بالذكر أن كلاً من القانون الوطني والاتفاقية الدولية اشترطا أن يكون الإخطار كتابياً، ولكن دون أن يشترط فيه شكل خاص، بل إنه يمكن الاستعاضة عنه في حالة هلاك أو تلف الأمتعة بإجراء معاينة للأمتعة وإثبات حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو من ينوب عنه^(٤).

ثالثاً، المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية،

طبقاً لقانون التجارة البحرية ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر إلي المحكمة المختصة وفقاً للأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلي المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء القيام أو ميناء

(١) المادة ١٥ فقرة (١) من الاتفاقية.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤١.

(٣) المادة ١٥ فقرة (٢) من الاتفاقية.

(٤) المادة ٢٣٩ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية والمادة ١٥ فقرة (٣) من اتفاقية أثينا لعام

الوصول أو الميناء الذى حجز فيه علي السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق علي قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده^(١).

ويتضح من ذلك أن اختصاص المحكمة علي النحو المبين في القانون إنما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن العقد^(٢). وبالتالي يسرى الحكم المتقدم علي دعوي مسئولية الناقل البحري التي يرفعها الراكب أو ورثته متي استندوا إلي مسئولية الناقل البحري العقدية عن الأضرار التي لحقت بمورثهم.

والأصل أن تحدد المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، وهي السارية علي اختصاص المحكمة من الوجهتين الوظيفية والنوعية أو القيمة بحسب الأحوال، وكذلك من الوجهة المحلية إذ تقوم القاعدة العامة في القانون المذكور علي اختصاص المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه اختصاصاً محلياً بنظر الدعوي^(٣). إلا أن الاختصاص المحلي للمحكمة طبقاً للقواعد العامة يمتد حسب اختيار المدعى إلي محاكم أخرى هي المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء القيام أو المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الوصول أو المحكمة التي تم توقيع الحجز علي السفينة في دائرتها. ويتعلق هذا الاختيار المقرر للمدعى بالنظام العام، فلا يجوز قبل قيام النزاع الاتفاق علي سلب أو تقييد الخيار المقرر للمدعى. أما بعد قيام النزاع فلا مانع من الاتفاق علي جعل الاختصاص لأي محكمة من المحاكم المذكورة في القانون أو لمحكمة أخرى غير تلك المذكورة في القانون.

ونري من جانب أول إلي أن خيار المدعى يتعلق بالمحاكم المصرية وحدها، إذ لا يدخل في سلطة المشرع المصري تعيين اختصاص المحاكم الأجنبية بالفصل في منازعات انعقدت الصلاحية التشريعية بحكمها للقانون المصري^(٤).

(١) المادة ٢٧٢ من قانون التجارة البحرية.

(٢) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٧٤.

(٣) المادة ٤٩ من قانون المرافعات المدنية والتجارية.

(٤) قرب حكم القانون للفرنسي في هذا الصدد:

ونري من جانب آخر أن المشرع المصرى لم يذكر خيار الألتجاء إلى التحكيم لتسوية المنازعات الناشئة عن عقود النقل البحرى للأشخاص، خلافاً لما نص عليه بشأن التحكيم فى المنازعات الناشئة عن عقود النقل البحرى للبضائع^(١). وبالتالي لا يجوز الاتفاق على إحالة المنازعات الخاصة بالنقل البحرى للأشخاص إلى التحكيم. سواء كان الاتفاق سابقاً على قيام النزاع أو لاحقاً له.

ولقد عديت اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعاوى التى ترفع تطبيقاً لأحكامها ونصت على أن المدعى يكون بالخيار بين المحاكم الآتية ليقيم أمامها دعواه بشرط أن تكون المحكمة واقعة فى دولة متعاقدة، وهذه المحاكم هى:

- (أ) المحكمة التى يقع فى دائرتها مقر المدعى عليه.
 - (ب) المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء القيام أو ميناء الوصول وفقاً لما يحدده العقد.
 - (ج) المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن أو مقر المدعى بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل أعمال.
 - (د) محكمة الدولة التى تم فيها إبرام العقد إذا كان المدعى عليه محل أعمال فيها وكان قائماً. هذه الدولة يخضعه لاختصاص محاكمها.
- ولقد أجبرت الاتفاقية للطرفين الاتفاق، بعد قيام النزاع، على عقد الاختصاص لمحكمة أخرى غير تلك المذكورة فى الاتفاقية أو الاتفاق على إحالة النزاع إلى التحكيم^(٢). وينص من ذلك أن الاتفاقية لا تجيز الاتفاق العكسى إذا كان سابقاً على قيام النزاع، لكنها نصت صراحة، خلافاً للقانون المصرى، على جواز إحالة موضوع النزاع إلى التحكيم بشرط أن يكون الاتفاق على ذلك لاحقاً لقيام النزاع.

(١) المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ١٧ من الاتفاقية.

رابعاً ، تقادم دعوى مسئولية الناقل ،

يتفق كل من قانون التجارة البحرية واتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بشأن حكم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص والخاصة لأحكامهما .

فدعاوى التعويض الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته تتقادم بمضى سنتين . وتسرى مدة التقادم اعتباراً من الوقائع الآتية بيانها :

(١) تسرى مدة التقادم اعتباراً من يوم مغادرة الراكب للسفينة في حالة الإصابة البدنية .

(٢) وتسرى اعتباراً من اليوم الذي كان يجب أن يغادر فيه الراكب السفينة في حالة الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل .

(٣) بينما تسرى مدة التقادم من يوم الوفاة إذا وقعت بعد مغادرة الراكب السفينة وبسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل .

وفي جميع الأحوال تنقضى الدعاوى بمضى ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة الراكب للسفينة (١) .

أما الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة فتنتقضى بمضى سنتين من اليوم التالي ليوم مغادرة المسافرين للسفينة أو اليوم التالي لليوم الذي كان يجب أن يغادروا فيه . ولا يميز قانون التجارة البحرية ، أو اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ ، بين الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة بشأن التقادم .

وبشأن المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير ينص قانون التجارة البحرية على أن دعوى تعويض الضرر الناشئ عن تأخير الوصول تتقادم بمضى ستة أشهر من اليوم التالي لمغادرة المسافرين للسفينة .

(١) المادة ٢٦٣ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية والمادة ١٦ الفقرتان (١) و (٢/أ) من الاتفاقية الدولية .

(٢) المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرية والمادة ١٦ الفقرتان (١) و (٢/ج) من الاتفاقية .

(٣) مصطلح كمال طه ، المرجع السابق ، بند ٤٤٤ .

(٤) المادة ٢٦٣ فقرة (٢) من القانون .

ولا يتعدى حكم التقادم فى قانون التجارة البحرية تحديد مدته وبده سريانه ولا يمتد إلى بيان أحكام الوقف والانقطاع وكيفية التمسك بالتقادم أمام المحكمة، وتسرى بالتالى القواعد العامة فى القانون المدنى على هذه المسائل^(١). ولقد أحالت اتفاقية أنينا لعام ١٩٧٤ إلى القوانين الوطنية فى شأن تنظيم هذه المسائل، وبخاصة الوقف والانقطاع، مع عدم جواز مد اللطاق الزمنى للنزاع، فى جميع الأحوال، إلى ما يجاوز ثلاث سنوات تالية لتاريخ مغادرة الراكب للسفينة^(٢). ومن جهة أخرى أجازت الاتفاقية إطالة مدة التقادم بمقتضى اتفاق كتابى بين الطرفين^(٣).

المبحث الثالث

الرحلات البحرية السياحية

تقوم الشركات السياحية بتنظيم رحلات بحرية للسائحين، يمكنها تقديم خدمات متنوعة لهم من خلالها كزيارة الأماكن الأثرية أو ارتياد المطاعم وغيرها من الملهى العامة كالمتاحف^(٤). ويلتزم الراكب بدفع مقابل اشتراكه فى برنامج الرحلة السياحية، وهو ما يشمل أجرة النقل الذى يتعاقد منظم الرحلة عليه مع الناقل البحرى^(٥). كذلك قد يحدث أن تقوم شركات الملاحة البحرية بتخصيص بعض سفنها للرحلات السياحية فتجتمع حينئذ صفتا منظم الرحلة والناقل البحرى فى شخص واحد^(٦).

ونظراً للأهمية المتزايدة للرحلات البحرية السياحية خصص لها المشرع عدة نصوص لتنظيمها، هى تلك الواردة فى المواد من ٢٧٣ إلى ٢٧٨ من قانون التجارة البحرية. وتدور هذه الأحكام حول محورين أساسيين: إثبات العقد من جانب ومسؤولية منظم الرحلة من جانب آخر.

(١) كمال حمدى، للمرجع السابق، بند ٩٧٣.

(٢) المادة ١٦ فقرة (٣) من الاتفاقية.

(٣) المادة ١٦ فقرة (٤) من الاتفاقية.

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٨.

(٥) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٨٠.

RODIERE, op. cit., No. 414.

(٦)

المطلب الأول

إثبات عقد الرحلة البحرية السياحية

يوجب قانون التجارة البحرية على منظم الرحلة البحرية أن يقوم بتنفيذ الرحلة وفقاً للشروط المتفق عليها مع الراكب^(١). ونظراً لما ياب عليه السائحون من الشكوى من عدم حصولهم على الخدمات السياحية التي وعدهم بها منظم الرحلة^(٢)، أوجب للقانون على منظم الرحلة تسليم تذكرة إلى كل راكب يشترك فيها وإلا كان عقد الرحلة للبحرية باطلاً^(٣). لكنه بطلان مقرر لمصلحة الراكب، لذلك فإنه يجوز له وحده التمسك به ولا يجوز لمنظم الرحلة أن يتمسك بالبطلان وليس للمحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها^(٤).

وتتضمن التذكرة بيانات إلزامية تسمح بتعيين عناصر الرحلة البحرية وهذه البيانات تشمل اسم السفينة، والدرجة، ورقم الغرفة، ومقابل الرحلة والمصروفات، ميناء القيام وميناء الوصول، وميعاد المغادرة وميعاد الوصول فضلاً عن الخدمات التبعية والتعريف بأطراف الرحلة كبيان اسم منظم الرحلة واسم الناقل البحري الذي يتعاقد معه منظم الرحلة واسم الراكب^(٥).

ويضاف إلى ذلك أنه يجب على المنظم تسليم الراكب وثيقة بالرحلة، وتتضمن برنامج الرحلة بتحديد موافئ رسو السفينة، والخدمات التي تقدم للراكب على متن السفينة، وبرنامج زيارة الأماكن السياحية والبرنامج الترفيهي ومواعيد الوجبات وغيرها من المسائل المتعلقة ببرنامج الرحلة^(٦). وتحدد

(١) المادة ٢٧٣ من قانون التجارة البحرية.

RODIERE, op. cit., No. 412.

(٢)

(٣) المادة ٢٧٤ من قانون التجارة البحرية.

RODIERE, op. cit., No. 412.

(٤)

مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٩.

(٥) المادة ٢٧٥ من قانون التجارة البحرية.

(٦) المادة ٢٧٦ من قانون التجارة البحرية.

مسئولية منظم الرحلة عن إخلاله ببرنامج الرحلة فى ضوء مخالفة البيانات الواردة فى وثيقة الرحلة^(١).

المطلب الثانى

مسئولية منظم الرحلة البحرية

تقع على عاتق منظم الرحلة البحرية مسؤولية مزدوجة، يتمثل الجانب الأول منها فى المسؤولية عن الإخلال بالتزاماته الناشئة عن عقد الرحلة البحرية، بينما يتمثل الجانب الثانى فى مسؤولية منظم الرحلة عن الأضرار التى تلحق بالراكب أثناء الرحلة البحرية^(٢).

وتخضع مسؤولية منظم الرحلة البحرية فى جانبها الأول للقواعد العامة فى المسؤولية العقدية^(٣). أما المسؤولية الناشئة عن الأضرار التى تلحق بالراكب أثناء الرحلة البحرية فتخضع لأحكام مسؤولية الناقل البحرى للأشخاص وهى تلك الواردة فى المواد من ٢٥٦ إلى ٢٧٢ من قانون التجارة البحرية بشأن حالات المسؤولية وتحديددها وعلان شروط الإعفاء منها وتقادمها والاختصاص بنظر الدعوى^(٤).

ويتضح من ذلك أنه يستوي بالنسبة إلى الراكب تعاقدده على النقل البحرى مع الناقل مباشرة أو قيام منظم الرحلة بالتعاقد مع الناقل على ذلك^(٥). وذكرنا من قبل أن صفتى الناقل البحرى ومنظم الرحلة السياحية قد تجتمعان فى شخص واحد، وفى هذه الحالة يكون طبيعياً أن تثار مسؤوليته عن الأضرار التى تلحق بالراكب أثناء الرحلة البحرية^(٦).

RODIERE, op. cit., No. 414.

(١)

(٢) كمال حمدي، للمرجع السابق، بند ٩٨٠.

(٣) المادة ٢٧٧ من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ٢٧٨ من قانون التجارة البحرية.

(٥) مصطفى كمال طه، للمرجع السابق، بند ٤٥٠.

(٦) كمال حمدي، للمرجع السابق، بند ٩٨١.

وتجدر الإشارة إلى أن الرحلة البحرية إذا كانت ذات طابع دولي ، فإنه
تسرى على مسئولية منظم الرحلة عن الأضرار التي تلحق بالراكب أحكام اتفاقية
أثينا لعام ١٩٧٤ متى توافرت شروط تطبيقها (١) .

PRAGER and HARDING : It's all greek to me : The importance of (١)
pleading the Athens Convention in cruise cases,
www.1chancerylane.com.

تاريخ زيارة الموقع : ٢٠١٢/١٢/٢٣ .

القسم الثالث النقل الجوي

يعد النقل الجوي أهم صور استغلال الطائرات في الملاحة الجوية. والنقل عموماً يمثل عصب التبادل الذي يعم المجتمعات سواء المجتمعات الوطنية أو للجماعة الدولية: فالإنسان في حاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر لدواعي العمل أو السياحة أو التزاور الاجتماعي والأسرى . كذلك بالنسبة إلى البضائع التي يجب نقلها من مكان إلى آخر تنفيذاً لعقود المبادلات السلعية التي تمثل عماد الاقتصاد العالمي في عصرنا الحالي.

وتأتى أهمية استغلال الطائرات في النقل من استكثارها كوسيلة بسرعة فائقة تمكثها من ربط مكانين تفصل بينهما مسافات كبيرة في زمن قصير^(١) . وفي المرحلة الراهنة من مراحل تطور فنون صناعة الطائرات صار نقل الأشخاص جوا يتمتع بالأهمية الأولى مع الإشارة رلى أن أهمية نقل البضائع جواً تتزايد يوماً بعد يوم^(٢) .

ولقدرة الطائرات على الربط بين المسافات الكبيرة في زمن وجيز بدت أهمية النقل الجوي في مجال التبادل تفوق أهمية استغلال الطائرات في النقل الداخلي. لكن هذا القول على صحته لا ينفي أن للنقل الجوي الداخلي أهميته البالغة خاصة في الدول التي يمتد اقليمها البرى على مساحات شاسعة كروسيا والولايات المتحدة وكندا وغيرها إذا كان اقليم الدولة لا يمتد على مساحة واحدة من اليابسة مترامية الأطراف^(٣) . ومن جانب آخر قد تفرض ضرورات

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق ، ص ٢٩.

(٢) أنظر : CARTOU : Droit aérien, Thémis, P. U. F., 1963, p. 340.

(٣) فهناك دول يقع اقليمها على عدة جزر مثل اليابان والفلبين ولندونيسيا . ويفصل اقليم دولة كندا اقليم ولاية ألaska الأمريكية عن اقليم باقى الولايات . وهناك بقية باقية من المستعمرات التي تقع على مسافات كبيرة وتفصل القارات والبحار بينها وبين الدول المستعمرة مثل المستعمرات الفرنسية في كاليدونيا وجزر الانتيل أو المستعمرة البريطانية المتمثلة في جزر الملويين .

العمل والسياحة فى دولة محددة أن يأخذ النقل الجوى الداخلى أهميته البالغة^(١).

لكل هذا يلقى النقل الجوى اهتماماً شديداً سواء من جانب التشريعات الوطنية أو من جانب الاتفاقيات الدولية. بل أن الاهتمام البالغ الذى حظت به أحكام الملاحة الجوية لم يفتح إلا عن أهمية وضرورة تنظيم النقل الجوى التجارى على الصعيدين الداخلى والدولى وعلى النحو الذى يضمن استقرار هذا النشاط ونظوره.

وعقد النقل الجوى لا يختلف عن غيره من عقود الأخرى سوى أن تغيير المكان يتحقق عبر الجو وبالتالى يتم استخدام فى تنفيذه وسيلة محددة هى الطائرة^(٢). لذلك لا يحظى عادة بتنظيم قانونى خاص يشمل كافة جوانبه وأثاره القانونية، إذ يكفى فى كثير من الأحيان تطبيق الأحكام التجارية فى عقد النقل بوجه عام أو الرجوع إلى القواعد القانونية العامة فى مجال العقود. وهكذا فإن للتقنين التجارى المصرى لعام ١٩٩٩ صاير يتضمن تنظيماً قانونياً لعقد النقل الجوى يدور أساساً حول تنظيم مسؤولية الناقل الجوى مع الإشارة إلى خضوع هذا العقد للأحكام التجارية.

إلا أن الطائرة تتعرض لمخاطر جسام حال قيامها برحلتها الجوية. تلك المخاطر التى بررت جل أحكام الملاحة الجوية التى تتولى كل من القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية تنظيمها. وهذه الأحكام وأن كانت تستهدف ترمين الملاحة الجوية من مخاطرها إلا أنها لا تغوى على منع الكوارث التى قد تتعرض لها الطائرة. ومن النادر جداً ألا تنتج أضرار جسيمة عن الكوارث

(١) فالعمل فى بعض المناطق الصحراوية الدالية يعطى النقل الجوى أهمية قصوى. كذلك لا تخفى

أهمية الحركة الجوية فى مصر فى مواسم الذروة السياحية بين القاهرة والإسكندرية والأقصر.

(٢) محمد فريد العرنى، المرجع السابق، ص ٤٢.

الجوية . لذلك كانت مسؤولية الناقل الجوي محور التنظيم القانوني لعقد النقل الجوي سواء على الصعيد الدولي أو الداخلي^(١) .

وعلى ضوء ما تقدم ، يتناول هذا القسم الثالث من المؤلف النظام القانوني للنقل الجوي، سواء فيما يتعلق بالنقل الداخلي ، استناداً إلى الأحكام الواردة بقانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ، أو بالنقل الدولي استناداً إلى أحكام اتفاقية وارسو، لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها والتي تكون نافذة في مصر. ويتحدد النظام القانوني للنقل الجوي الدولي بدراسة المسألتين الآتيتين:

الأولى : وثائق النقل الجوي ودورها في إثبات عقد النقل الجوي .

الثانية : مسؤولية النقل الجوي .

أما بشأن آثار العقد وما يترتب من التزامات على عاتق الطرفين ، فلم تتناولها اتفاقية وارسو بالتنظيم. كما أن قانون التجارة قد أحال بشأنها إلى أحكام النقل التجاري ، سواء تلك المتعلقة بنقل الأشخاص أو تلك المتعلقة بنقل الأشياء .

إلا أننا سوف نبدأ الدراسة بتعريف النقل الجوي وتحديد القواعد المنظمة له ، والتعريف بالأداء المستخدمة في تحقيقه وهي الطائرة ، فيما يمكن اعتباره تحديداً للمفهوم القانوني لعقد النقل الجوي .

(١) ويشير الفقه في عمومه إلى ضرورة أن يوفق المشرع بين اعتبارين متضادين: الأول تقتضيه العدالة ويتمثل في ضرورة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الأموال خلال عملية النقل الجوي والثاني تفرضه الضرورات الاقتصادية وما تمثله الملاحة الجوية من أهمية بالغة لنشاط الإنسان وهو ضرورة الوقوف عند حد معين للمسؤولية تشجيعاً للخوض في مجال النقل الجوي ولاستقراره وتطوره . أنظر على سبيل المثال : أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٤ ومسيحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٩١ وجلال وفاء محمدين ، للمرجع السابق، ص ١٣١ .

المبحث التمهيدي

المفهوم القانوني لعقد النقل الجوي

لأجل تحديد مفهوم عقد النقل التجاري الجوي كموضوع للقواعد القانونية، ينبغي من جانب أول تعريف العقد ، كما ينبغي من جانب ثان تعيين القواعد القانونية الواجبة التطبيق عليه، وأخيراً يجب تعريف أداة إنجاز عملية النقل الجوي وهي الطائرة .

المطلب الأول

تعريف عقد النقل التجاري الجوي

يمكن تعريف عقد النقل التجاري الجوي بأنه عقد بمقتضاه يلتزم شخص ويسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل من مكان إلى آخر جوا بواسطة طائرة مقابل التزام متلقى الخدمة بالوفاء بأجر محدد ^(١) .

ويتضح من هذا التعريف أن العقد يربط بين طرفين : الناقل الجوي والمسافر أو الشاحن . فعقد النقل التجاري الجوي قد يكون عقد نقل اشخاص وقد يكون عقد نقل بضائع .

ومن جانب آخر يتم النقل أي نقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى آخر عبر الجو وبواسطة طائرة ^(٢) . وذلك يضيف نوعاً من الخصوصية على النقل

(١) قارن تـ : ديف الدكتور محمد فريد العريش ، : « الاتفاق الذي يحمده بمقتضاه شخص يدعى «الناقل» في مواجهة شخص آخر يسمى «مسافر» أو «الشاحن» بقلته أو بنقل بضاعة من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة وذلك لقاء أجر محدد » ، المرجع السابق ، ص ٤٢ .
وجلي أن التعريف المتقدم يجعل من المدة المعنية للنقل عنصراً من عناصره . وقد يرجع الأمر إلى إمكانية إثارة مسؤولية الناقل التعاقدية عن التأخير في إنجاز عملية النقل . إلا أن المدة ليست من عناصر العقد الجوهرية ، وقد يغفل الطرفان تعييدها بل وذكرها ، ولا تأثير لذلك على صحة العقد .

(٢) والتأكيد على إنجاز النقل جوا يقصد به استبعاد الفرض النظري رغم احتماله الذي يتم فيه النقل بواسطة طائرة تسير بمحركاتها على سطح الأرض .

الجوى لأنه يستبعد كافة وسائل النقل التى لا تسمح بالنقل جوا من جانب^(١) ، وكافة الوسائل وإن سمحت بالنقل جوا إلا أنها لا تعد من قبيل الطائرات^(٢) .

وأخيراً لى نكون بصدد عقد نقل تجارى جوى لابد من ان يتلقى الناقل الجوى مقابل تقديمه لخدمة النقل اجرا يتولى الاتفاق تحديده .

ولا يحدد التعريف النطاق الجغرافى لعملية النقل : فقد يتم بين نقطتين تقعان فى إقليم دولة واحدة فيكون النقل الجوى داخليا . والمثال على ذلك النقل الذى يتم بين القاهرة واسوان داخل الاقليم المصرى . وقد يتم النقل بين نقطتين تقعان فى اقليم دولتين مختلفتين فيكون النقل الجوى دوليا . وذلك كما فى الرحلة الجوية التى تتم بين القاهرة وباريس .

هذا وقد حدد قانون التجارة لعام ١٩٩٩ المقصود بالنقل الجوى فى تطبيق أحكامه بأنه نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح، على أنه يقصد بالأمتعة تلك التى يسلمها المسافر إلى الناقل لتكون فى حراسته أثناء السفر، أى الأمتعة المسجلة^(٣) .

هذا وقد عرضنا من قبل للفروق بين النقل التجارى للأشخاص والنقل التجارى للبضائع، إلا أننا نشير إلى أن التقنين التجارى قد حدد المقصود بالنقل الجوى فى تطبيق أحكامه بأنه نقل الاشخاص أو الامتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح، على أنه يقصد بالامتعة تلك التى يسلمها المسافر إلى الناقل لتكون فى حراسته أثناء السفر أى الامتعة المسجلة .

(١) تستبعد بالتالى وسائل النقل البرى كالسيارات والحربات والقطارات والمراكب فيما يتعلق بالنقل النهري والسفينة باعتبارها وسيلة النقل النهري .

(٢) ويترتب على ذلك استبعاد الزحافات الهوائية والمروحيات والبالونات والمناطيد . ومع ذلك يمتد تطبيق أحكام قانون الطيران للمدى إليها جميعا طبقا لحكم المادة ١٦٧ منه .

(٣) المادة ٢٨٤ من القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ . ويترتب على ذلك استبعاد نقل البريد والطرود البريدية من الخضوع لأحكام التقنين التجارى .

المطلب الثاني

القواعد المنظمة للنقل الجوي

فى تحديد القواعد المنظمة للنقل الجوى ، لابد من التمييز بين القواعد المنظمة للنقل الجوى الداخلى وتلك المنظمة للنقل الجوى الدولى .

الفرع الأول

القواعد المنظمة للنقل الجوى الداخلى

يعد النقل الجوى داخلياً إذا تحقق بين نقطتين واقعتين فى إقليم جمهورية مصر العربية دون أن يخللها رسم للطائرة فى مطار خارج إقليم الجمهورية .

وطبقاً لما تقتضى به المادة السابعة من معاهدة شيكاغو لعام ١٩٤٤ فإن النقل الجوى الداخلى يكون من اختصاص قانون الدولة التى يتم فى إقليمها . وبالتالى يختص القانون المصرى بتنظيم النقل الجوى الذى يتم داخل إقليم الجمهورية .

وكان قانون الطيران المدنى الصادر بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ يتضمن بضعة نصوص قليلة تتعلق بالنقل الجوى ، أهمها نص المادة ١٢٣ التى كانت تخضع النقل الجوى الداخلى لأحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوى الدولى والتى تكون نافذة فى مصر . وكان المشرع يهدف من ذلك توحيد النظام القانونى للنقل الجوى ، سواء كان نقلاً داخلياً أو نقلاً دولياً . إلا أنه فى السابع عشر من مايو عام ١٩٩٩ صدر القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ باصدار قانون التجارة ، على أن يعمل به اعتباراً من أول زكتوير من العام ذاته^(١) .

وتعتبر قواعد التقنين التجارى مصدراً تشريعياً للقانون الجوى بوجه عام من زاويتين هما :

الأولى : أنه طبقاً للمادة السادسة من التقنين يعد عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية الجوية ، وعلى وجه الخصوص بناء الطائرات واصلاحها

(١) المادة الثالثة فقرة أولى من قانون لصدار قانون التجارة .

وصيانتها ، شراء أو بيع أو تأجير أو استئجار الطائرات ، شراء أدوات أو مواد
مؤين الطائرات ، النقل الجوي ، عمليات الشحن والتفريغ ، استخدام الطيارين أو
غيرهم من العاملين في الطائرات^(١) .

ويترتب علي ذلك من جهة أن الالتزامات الناشئة عن عقود الملاحة
التجارية تخضع للأحكام العامة للالتزامات والعقود التجارية الواردة بالتقنين
التجاري^(٢) .

ومن جهة أخرى تكسب منشآت الملاحة التجارية الجوية صفة التاجر في
مفهوم التقنين التجاري، سواء أكانت منشآت فردية أو كانت في شكل شركة^(٣) .
وهو ما يؤدي إلي خضوع تلك المنشآت لأنظمة التجار طبقاً لأحكام التقنين
التجاري^(٤) .

الثانية: أن التقنين التجاري يتضمن أحكاماً خاصة بالنقل الجوي، فضلاً كما
رأينا عن الأحكام العامة للنقل، وأحكام نقل الأشياء، وأحكام نقل الأشخاص،
وكذلك أحكام الوكالة بالعمولة للنقل^(٥) .

ويتضح من نص المادة ٢٠٩ من التقنين التجاري الجديد أن أحكام النقل
الواردة به إنما نرسى علي النقل الجوي، فهي لا نستبعد من خضوع جميع أنواع

(١) ونجدر الإشارة إلي أن أحكام المادة السادسة من التقنين التجاري إنما تتعلق بكل من الأعمال
المتعلقة بالملاحة التجارية البحرية وتلك المتعلقة بالملاحة التجارية الجوية .

(٢) الباب الثاني من التقنين، المواد من ٤٧ إلي ٧١ .

(٣) المادة العاشرة من التقنين التجاري .

(٤) وتطبيقاً لذلك نلزم منشآت الملاحة التجارية لجوية بالتقيد في السجل التجاري (المادة ٣٠ فقرة
أولي من التقنين التجاري) ، وتلتزم بمسك الدفاتر التجارية متى جاوز رأس المال المستثمر في
نشاط الملاحة الجوية عشرين ألف جنيه (المادة ٢١ من التقنين التجاري) ، وتخبر مجموعة
الأموال المنقولة المخصصة لمزولة النشاط متجراً (المادة ٣٤ فقرة أولي من التقنين التجاري) ،
كما تخضع منشآت الملاحة التجارية لجوية أخيراً لنظام الإفلاس والصلح للوراق منه (المادتان
٥٥٠ فقرة أولي و ٧٢٥ فقرة أولي من التقنين التجاري) .

(٥) الفصل السابع من الباب الثاني من التقنين التجاري، وعنوانه النقل المواد من ٢٠٨ إلي ٢٩٩ .

النقل لتلك الأحكام سوى النقل البحري، وهو حكم تؤكد المادة ٢٨٥ من
التقنين، وبخاصة فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي^(١).

ولكن كانت الأحكام الواردة في الفرع المخصص للنقل الجوي في قانون
التجارة مستوحاة من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إلا أنه مع بدء تطبيق اتفاقية
مونتريال لعام ١٩٩٩ في مصر سوف يحدث انشقاق بين النظام القانوني للنقل
الدولي الداخلي والنظام القانوني للنقل الجوي الدولي.

الفرع الثاني

القواعد المنظمة للنقل الجوي الدولي

تجدر الإشارة إلي أن المشرع التجاري نص علي خضوع النقل الجوي
الدولي لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر^(٢) ويحدد المقصود بالنقل
الدولي بمفهوم محدّد مقصود المشرع من النقل الجوي الداخلي، وهو النقل الذي
تقع فيه النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول في مصر ولو كانت
الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلي ما وراء الحدود الإقليمية
المصرية^(٣)

(١) طبقاً لنص للفقرة الثانية من المادة المذكورة تسري علي النقل الجوي الداخلي أحكام هذا الفرع
والأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية. وحيث أن هذه الأحكام الأخيرة واردة
بالفعل في هذا الفرع المخصص للنقل الجوي، تصبح الإشارة إلي سريان أحكام الفرع غير ذات
فائدة. إلا أنه بالرجوع إلي نص مشروع تقنين المقدم من وزارة العدل إلي مجلس الشعب، نجده
قد نص علي سريان أحكام هذا الفصل (أي الفصل السابع المخصص للنقل)، فضلاً عن الأحكام
الخاصة الواردة بالفرع المخصص للنقل الجوي.

ونعني إلي اعتبار ما ورد بنص القانون لانهاء: «قبيل الخطأ المادى في صياغة النص، لما
يترتب علي عدم تطبيق سائر أحكام النقل الأخرى من نشوء فراغ تشريعى في تنظيم جوانب
عدة من النقل الجوي، لا نتصور أن يكون المشرع المصرى قد قصده».

(٢) المادة ٢٨٥ فقرة أولى من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٨٥ فقرة ثلاثة من التقنين التجارى.

وعلي ذلك، إذا كان النقل الجوي دولياً وتوفرت بشأنه شروط تطبيق الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر، فإن أحكامها تطبق بوصفها أحكاماً دولياً. أما إذا كان النقل الجوي دولياً ولم تكن شروط التطبيق المشار إليها متوافرة، يعمل مع ذلك بأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر بوصفها القواعد الواجبة التطبيق وفق النص التجاري، الذي يحوى في واقع الأمر قاعدة إسناد بشأن النقل الجوي الدولي الذى لا تتوافر فيه شروط تطبيق الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر.

وعن القواعد الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي تتنازع اتفاقيتان دوليتان تنظم هذا النقل في الوقت الراهن هما اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩.

أولاً: اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩،

هى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل للجوى الدولي الموقعة بمدينة وارسو ببولانده فى الثانى عشر من أكتوبر عام ١٩٢٩. وأهم ما تتضمنه هذه الاتفاقية من أحكام القواعد الخاصة بمستندات النقل الجوى ومسئولية الناقل الجوى وحكم النقل المركب.

وأصبحت الاتفاقية واجبة النفاذ عام ١٩٣٣ وقد صدقت مصر عليها فى السادس من سبتمبر عام ١٩٥٥ بموجب القانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥^(١).

وإزاء الانتقادات التى وجهت إلى الاتفاقية، وبخاصة فيما يتعلق بحدود مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار الناشئة عن حوادث الطيران، تم تعديل الاتفاقية لأول مرة بموجب بروتوكول تم توقيعه بمدينة لاهاى بهولنده فى الثامن والعشرين من سبتمبر عام ١٩٥٥^(٢)، والذي دخل دور النفاذ فى أول أغسطس من عام ١٩٦٣. وكانت مصر قد صدقت على البروتوكول فى الواحد

(١) الوقائع المصرية، العدد ٩٥ مكرر (أ)، ١١ ديسمبر ١٩٥٥.

(٢) الوقائع المصرية، العدد ١٠١ مكرر، ٣١ ديسمبر ١٩٥٥.

والثلاثين من ديسمبر عام ١٩٥٥ بموجب القانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥، وأهم ما جاء به بروتوكول لاهي هو مضاعفة الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية مع إدخال تعديلات جوهرية علي الأحكام الخاصة بمستندات النقل وتلك الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي.

ونظراً لانتشار تكليف الناقلين الجويين غيرهم من الناقلين بإنجاز عمليات النقل المتعاقد عليها تم التوقيع علي اتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو بمدينة جوادالاجارا بالمكسيك في الثامن عشر من سبتمبر عام ١٩٦١. وهي اتفاقية خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد. ولقد دخلت اتفاقية جوادالاجارا حيز النفاذ دولياً عام ١٩٦٤، وصدقت مصر عليها بتاريخ الخامس والعشرين من سبتمبر عام ١٩٦٢ بموجب القرار الجمهوري رقم ٢٨٦١ لسنة ١٩٦٢^(١).

ثانياً: اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩،

بات مستقل اتفاقية وارسو مهدداً اعتباراً من تاريخ التوقيع علي بروتوكول لاهي لعام ١٩٥٥، ذلك أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق علي البروتوكول اعتراضاً منها علي ضعف الحد الأقصى للتعويض عن الإصابات البدنية بالرغم من مضاعفته بموجب البروتوكول عما كان عليه في اتفاقية وارسو الأصلية. بل أن الولايات المتحدة أرسلت مذكرة إلي الحكومة البولندية، بوصفها الوديع لاتفاقية وارسو، تعلن فيها عن رغبتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية.

لذلك سارع العديد من شركات الطيران إلي إبرام اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية تم التوقيع عليها بمدينة مونتريال بكندا من الرابع من مايو عام ١٩٦٦، فيما يعرف باتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وقد أصبح الاتفاق واجب النفاذ عقب إقرار هيئة الطيران المدني الأمريكية له.

(١) الجريدة الرسمية، العدد ١٩٨، أول سبتمبر ١٩٦٤.

ولا يعد اتفاق مونتريال اتفاقية دولية لأنه لم يعدد بين دول ذات سيادة، بل بين شركات طيران وهيئة الطيران المدني الأمريكية. وفيه تم الاتفاق علي أن تكون مسؤولية الناقل الجوي عن الإصابات البدنية مسؤولية موضوعية، وعلي أن يكون الحد الأقصى للتعويض خمسة وسبعين ألف دولار أمريكي لكل مسافر. إلا أنه اتفاق يقتصر نطاق تطبيقه علي الرحلات الجوية التي تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الرسو واقعة في الإقليم الأمريكي^(١).

وإثر تهديد الولايات المتحدة بالانسحاب من اتفاقية وارسو، ظهرت الحاجة ملحة إلي تعديل أحكام مسؤولية الناقل الجوي. فتم تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول تم توقيعه بمدينة جواتيمالا في الثامن من مارس عام ١٩٧١، والذي جعل مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين وكذلك مسؤوليته عن هلاك أو تلف الأمتعة، مسؤولية موضوعية، مع بقاء حالات المسؤولية الأخرى قائمة علي أساس الخطأ المفترض^(٢). ثم في أعقاب ذلك تم التوقيع علي عدة بروتوكولات معدلة لاتفاقية وارسو بمدينة مونتريال بكندا في الخامس والعشرين من سبتمبر عام ١٩٧٥، وبموجب البروتوكول الرابع منها صارت مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف البضائع مسؤولية موضوعية. ولم يبق إذاً من حالات مسؤولية الناقل الجوي للقائمة علي أساس الخطأ المفترض سوى مسؤوليته عن التأخير^(٣).

ويلاحظ أن الولايات المتحدة الأمريكية ظلت علي رفضها لما اعتبرته تعديلات غير ذات جدوي، أخذة في ركبها العديد من الدول الهامة في مجال الطيران المدني. لذلك لم يدخل أي من بروتوكول جواتيمالا وبروتوكولات مونتريال الأربعة حيز النفاذ دولياً. ولم تصدق مصر علي بروتوكول جواتيمالا، بينما صدقت علي البروتوكولات الأول والثاني والرابع من بروتوكولات

(١) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص ٩٨-٩٩.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٤ - ٣٠٥.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

مونتريال بموجب القرار الجمهوري رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٧٨ بتاريخ الثالث عشر من سبتمبر عام ١٩٧٨. إلا أن قرار التصديق لم يتم نشره بالجريدة الرسمية، فلا يكون القاضى المصرى ملزماً بتطبيق أحكام بروتوكولات مونتريال الأولى والثانى والرابع^(١).

إلا أنه خلال شهر مايو ١٩٩٩، وعلى مدار ثلاثة أسابيع، انعقد مؤتمر دبلوماسى بمدينة مونتريال بكندا لوضع مشروع اتفاقية لتوحيد بعض أحكام النقل الجوى الدولى، لتحل محل اتفاقية وارسو. وفى الثامن والعشرين من مايو عام ١٩٩٩ قام ممثلو خمس وخمسين دولة، ومن بينها مصر، بالتوقيع بالموافقة المبدئية على مشروع الاتفاقية الجديدة.

ولقد أسفرت الصغوط التى مارستها الولايات المتحدة الأمريكية خلال أعمال المؤتمر عن تبني مشروع الاتفاقية لعدة مبادئ هامة:

- ١- المسؤولية الموضوعية للنقل الجوى عن حوادث الطيران.
- ٢- تحديد فترة النقل الجوى بمقتضى ضوابط واسعة، تزيد من نطاق مسؤولية الناقل الجوى.

(١) قارن محمد فريد الحرنى: القانون الجوى. النقل الجوى الداخلى والدولى، الدار الجامعية، بيروت ١٩٩٨، ص ٦٥-٦٦. فالفقيه يري في نص المادة ١٢٣ من قانون الطيران المبنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ ما يلزم القاضى المصرى بتطبيق أحكام بروتوكولات مونتريال الأولى والثانى والرابع لعام ١٩٧٥ على النقل الجوى الداخلى، حيث اكفى المشرع المصرى بالنص على تطبيق الاتفاقيات المعدلة لاتفاقية وارسو والتى تكون مصر منظمة إليها دون اشتراط أن تكون هذه الاتفاقيات واجبة للنفاذ دولياً. ففى نظر الفقيه أن تطبيق البروتوكولات المشار إليها على النقل الجوى الدولى لعدم نفاذ أحكامها دولياً، بينما تكون واجبة للتطبيق على النقل الجوى الداخلى تطبيقاً للمادة ١٢٣ من قانون الطيران المبنى لعام ١٩٨١.

إلا أن التزام القاضى بتطبيق ثمة تشريع، سواء أكان وطنياً أو دولياً يكون رهناً بنشره بالجريدة الرسمية المصرية وصيرورته تبعاً لذلك جزءاً من النظام القانونى المصرى واجب التطبيق. وحيث أن مصر وقد انضمت بالفعل إلى البروتوكولات المذكورة، لكنها لم تتخذ لإجراءات نشرها بالجريدة الرسمية المصرية، وبالتالي لم تترتب القاضى للمصرى بتطبيق أحكامها بعد، لا على النقل الجوى الدولى ولا على النقل الجوى الداخلى للذان يجمعهما فى وقع الأمر نص المادة ١٢٣ من قانون الطيران المبنى.

٣- تحديد الحد الأقصى للتعويض عن الوفاة والإصابات البدنية إلى مائة ألف وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل مسافر^(١).

٤- إقرار حق المدعى بالمسئولية في رفع الدعوى أمام محاكم الدولة التي ينتمي إليها جنسيته، وذلك إلى جانب الخيارات التقليدية الممنوحة للمدعى بشأن رفع الدعوى^(٢).

٥- التزام شركات الطيران بالتأمين من مسئوليتها العقدية عن حوادث الطيران^(٣).

وإزاء اتجاه الجماعة الدولية إلى إبرام هذه الاتفاقية الجديدة، فقد تأكد من جهة عزوف الدول عن الانضمام إلى كل من بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ وبروتوكولات مونتريال الأربعة لعام ١٩٧٥ ويمكن اعتبار أن هذه البروتوكولات إنما ولدت في واقع الأمر ميتة. ومن جهة أخرى بات من المؤكد أن أيام اتفاقية وارسو صارت محدودة، في انتظار دخول الاتفاقية الجديدة حيز النفاذ دولياً^(٤).

(١) وهو ما يوازي في تاريخ التوقيع على الاتفاقية مائة وأربعين ألف دولار أمريكي.

(٢) وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية هي التي فرضت هذا الحكم المستحدث الذي لم تأت به اتفاقية وارسو وأى من البروتوكولات المعدلة لها. وكان الحكم المتقدم محل اعتراض الدول النامية بوجه عام، وكذلك فرنسا. والهدف منه هو السماح للأمريكيين برفع دعاوى التعويض أمام المحاكم الأمريكية، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث، أو النطاق الجغرافي للرحلة الجوية، أو موطن أى من الناقل أو المصنورين.

(٣) ويلاحظ أن قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ يلزم مستمر الطائرة بأن يؤمن لتغطية مسئوليتها عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التي تكون علي متن الطائرة (المادة ١٣٨ فقرة أولي). ويقع الالتزام، في ظل القانون المصري، علي عاتق مستمر الطائرة بينما تفرضه الاتفاقية الجديدة علي الناقل الجوي. ولا يلزم بالصنورة لاجتماع صفتي مستمر الطائرة والناقل الجوي في شخص واحد. لذلك سوف يترتب علي التزام الناقلين الجويين بالتأمين من المسئولية ارتفاع أثمان خدمات النقل الجوي، لتغطي تكلفة التأمين الإلجباري.

(٤) هذا علي الصعيد الدولي. أما علي صعيد النقل الداخلي، تجدر الإشارة إلي أن المادة ١٣٣ من قانون الطيران المدني تنص علي تطبيق لتفلكية وارسو والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها مصر علي كل من النقل الدولي والداخلي.

وبفرض نفاذ الاتفاقية الجديدة دولياً، واتخاذ إجراءات نشرها بالجريدة الرسمية، يصبح للقاضي المصري ملزماً بتطبيق أحكامها علي النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقية. لكن إذا بقي نص-

ولقد دخلت اتفاقية مونتريال حيز النفاذ دولياً في الرابع من نوفمبر عام ٢٠٠٣ حينما اكتملت التصديقات الثلاثون التي اشترطت الاتفاقية الدولية توافرها حتي يبدأ العمل بها دولياً. ولئن كانت الدولة المصرية قد قامت بإيداع وثيقة التصديق علي الاتفاقية لدي المنظمة الدولية للطيران في تاريخ ٢٤/٢/٢٠٠٥ وهو ما كان يفترض معه أن يبدأ العمل بها في تاريخ ٢٥/٤/٢٠٠٥ وفقاً لأحكامها^(١). إلا أنه لم يتم نشر نص الاتفاقية في الجريدة الرسمية المصرية حتي الآن وبالتالي لا تلتزم المحاكم المصرية بتطبيق أحكامها بعد وتستمر في تطبيق أحكام اتفاقية وارسو التي لم تنسحب منها الدولة المصرية حتي الآن.

وتسري أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إذا توافرت الشروط الآتية:

١- إبرام عقد نقل جوى، أى نقل لركاب أو نقل لبضائع يتحقق جواً وبواسطة طائرة. ويراعي أن الاتفاقية قد حددت موضوعها بالنقل الجوى للركاب وأمتعتهم والبضائع، واستبعدت بذلك نقل الرسائل والطرود البريدية، كما أن أحكامها لا تسري علي الركاب المتسللين إلي الطائرة^(٢).

٢- أن يكون النقل الجوى دولياً، ويكون النقل دولياً في الحالتين الآتيتين^(٣):

- المادة ١٢٣ دون تعديل يستمر العمل بأحكام اتفاقية وارسو والاتفاقيات المحللة والمكملة لها وذلك علي النقل الداخلي.

ولئن كان المشرع المصري يهدف من نص المادة المذكورة توحيد النظام القانوني لكل من النقل الدولي والنقل الداخلي في ظل القانون المصري، كان يجدر به، توجهاً لذات الغرض، تعديل المادة ١٢٣ عند التصديق علي الاتفاقية الجديدة، وذلك بالإحالة إلي أحكامها بشأن النقل الجوى الداخلي. ومع ذلك يلاحظ أن أحكام التفتين التجاري الجديد لعام ١٩٩٩ قد حادت عن هذا المسار إذا أصبح النقل الجوى الداخلي خاضعاً لأحكام النقل الواردة بالتفتين، بينما يقي النقل الجوى الدولي خاضعاً لأحكام الاتفاقيات الدولية السارية في مصر. ولذلك نرى أن التفتين الجديد قد أُلغِيَ في واقع الأمر نص المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدني علي الأقل فيما يتعلق بالنقل الجوى الداخلي.

(١) وذلك تطبيقاً للمادة ٥٢ بمد ٧ من الاتفاقية أنه عند انضمام دولة إلي أى اتفاقية فإن أحكامها تسري بعد انقضاء ستين يوماً تكون نالية لإيداع وثيقة التصديق لدي المنظمة الدولية للطيران المدني.

(٢) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص ٥٦.

(٣) المادة الأولى من اتفاقية وارسو.

(أ) إذا كان واقعاً بين دولتين تعدان من الأطراف السامية المتعاقدة. ويعد طرفاً سامياً متعاقداً الدولة الموقعة أو المنضمة إلى الاتفاقية والتي اتخذت الإجراءات التي تكفل تطبيق أحكامها بواسطة محاكمها^(١).

(ب) إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم طرف سامي متعاقد وكان متفقاً بين الطرفين أن ترسو الطائرة في إقليم دولة أخرى وإن لم تكن هذه الأخيرة طرفاً سامياً متعاقداً.

ويتضح من ذلك أن اتفاقية وارسو لا تسرى على النقل الجوي الداخلي. كذلك لا تسرى الاتفاقية على النقل الذي يتم بين دولة متعاقدة وأخرى غير متعاقدة^(٢). ويراعي أن رحلة الذهاب والإياب بين دولة متعاقدة وأخرى غير متعاقدة تبقى خاضعة لأحكام الاتفاقية باعتبار أن نقطتي القيام والوصول واقعتان في إقليم دولة متعاقدة مع اعتبار دولة المقصد غير المتعاقدة بمثابة رسو للطائرة في مكان الهبوط فيها^(٣).

٣- أن يكون النقل الجوي بمقابل، وهو ما يعني استبعاد النقل المجاني من الخضوع لأحكام الاتفاقية ما لم تقم به إحدى مؤسسات الطيران^(٤). ويراعي أنه لا يلزم في المقابل أن يكون نقدياً، كما لا يلزم فيه أن يكون سامحاً بتحقيق الربح، وبالتالي يخضع النقل الجوي مع اقتسام المصاريف لأحكام الاتفاقية^(٥).

(١) المادة ١٧ فقرة أولى من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ .

(٢) محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، ص ٥٨ .

(٣) أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص ٢٣٩ - ٢٤٠ .

(٤) محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، ص ٧٩ .

(٥) سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص ١٧٣ .

المطلب الثالث

تعريف الطائرة

تتعدد أنواع الطائرات وأوصافها كأداة للملاحة الجوية، ولذلك يصعب وضع تعريف منضبط لها من الوجهتين الفنية والقانونية.

إلا أن لتعريف الطائرة أهميته من زاوية تحديد نطاق تطبيق القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية، وعلي وجه الخصوص تلك الخاصة بأداة هذه الملاحة.

والواقع أن النظام القانوني المصري يعرف تشريعين أساسيين يتضمنان أحكاماً خاصة بالطائرة: الأول هو القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات، والثاني هو قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١. وقد تضمن كل تشريع منهما تعريفاً مختلفاً للطائرة.

فال المادة ٥٦ من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ تعرف الطائرة بأنها كل آلة أو جهاز يرتفع ويمير في الهواء بقوة آلية محركاً اعتماداً على رد فعل الهواء^(١). ومؤدى هذا التعريف استبعاد البالونات والمناطيد والطائرات الشراعية والزحافات الهوائية من مفهوم الطائرة.

أما البند السابع من المادة الأولى من القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ فقد عرف الطائرة بأنها أى آلة فى استطاعتها أن تستمد بقاءها فى الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك. ويتضح من ذلك أن مفهوم الطائرة فى هذا القانون يتسع عنه فى قانون ١٩٧٦، ولكنه لا يشمل أيضاً الزحافات الهوائية التى تستمد بقاءها فى الجو من ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض^(٢).

(١) وهو تعريف معاهدة شيكاغو لعام ١٩٤٤ للطائرة (الملحق الثامن).

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٠.

وتجدر الإشارة إلى أن المادة ١٦٧ هي المادة الأخيرة من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، نصص علي تطبيق أحكام هذا القانون علي المركبات الهوائية الأخرى، مع التحفظ بأن تكون هذه الأحكام مستحيلة التطبيق بسبب طبيعة تلك المركبات أو تطبيقها. والمركبات الهوائية الأخرى هي البالونات والمناطيد والمروحيات والطائرات الشراعية.

الباب الأول

وثائق النقل الجوي

لم يتضمن الفرع الخاص بالنقل الجوي تنظيمًا لوثائق النقل الجوي. ومع ذلك، تشير بعض عبارات النصوص المنظمة لمسئولية الناقل الجوي إلى اعتماد الطيران الداخلى ذات الوثائق المعمول بها فى مجال الطيران الدولى، وهو ما تميزه الأحكام العامة للنقل التجارى التى لا تحول دون إصدار وثائق للنقل، سواء كان نقلاً للأشخاص أو نقلاً للأشياء .

وبناء على ذلك نعرض لأحكام وثائق النقل طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو، مع الإشارة إلى اعتماد شركات الطيران ذات الأحكام بشأن النقل الجوي الداخلى .

الفصل الأول

ماهية وثائق النقل الجوي

تتمثل هذه الوثائق في تذكرة السفر وإيصال الأمتعة وخطاب النقل،
فنتناولها تباعاً.

المبحث الأول

تذكرة السفر

نعرض على التوالي لبيانات تذكرة السفر ولنظامها القانوني.

المطلب الأول

بيانات تذكرة السفر

يمكن تعريف تذكرة السفر^(١) بأنها المستند الدال على عقد نقل الأشخاص
الجوي^(٢).

وتنص الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة
ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ على أنه «يتعين في نقل الركاب تسليم تذكرة سفر
تتضمن:

(أ) ذكر نقطتي القيام والوصول.

(ب) إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم نفس الطرف السامي المتعاقد
وكانت هناك محطة أو عدة محطات في إقليم دولة أخرى، وجب ذكر إحدى
المحطات.

(ج) إعلان يوضح أنه إذا قام الركاب برحلة غايتها النهائية أو إحدى
محطاتها في بلد آخر غير بلد القيام يمكن أن يخضع النقل لاتفاقية وارسو التي

(١) Billet de passage. Passenger ticket.

(٢) قارن تعريف الدكتور مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٤٢: «تذكرة السفر هي مستند النقل
الجوي للأشخاص طبقاً لاتفاقية وارسو».

تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية وكذلك في حالة ضياع الأمتعة أو تلفها^(١).

ويلاحظ على هذه البيانات أنها تسمح أولاً بتحديد نطاق التزام الناقل الجوي المكاني وذلك عن طريق تحديد نقطتي القيام والوصول. ثم تسمح بتحديد مدى خضوع النقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو وذلك بذكر محطة واحدة على الأقل إذا كانت نقطتي القيام والوصول ولقعتين في إقليم دولة واحدة وكانت المحطات أو بعضها أو حتى إحداها واقعة في إقليم دولة أخرى^(٢).

إلا أنه يلاحظ أنه يكون من المفيد للمسافر أن يعلم على وجه الدقة بالمحطات الجوية التي تتضمنها الرحلة الجوية لكي يتخذ الإجراءات اللازمة للحصول على تأشيرة للدخول إلى البلاد التي تقع هذه المحطات فيها^(٣).

(١) هذا ويشير إلى أن هذه البيانات تم تعديلها بموجب أحكام بروتوكول جواتيمالا - المعدل لأحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي - والذي تم التوقيع عليه في الثامن من مارس عام ١٩٧١ ولكنه لم يدخل حيز النفاذ دولياً، فقضى الفقرة الأولى من المادة الثالثة منه على ضرورة ذكر البيان الأول والبيان الثاني فقط من البيانات الواردة ببروتوكول لاهاي. أما الفقرة الثانية من المادة ذاتها فقد استحدثت حكماً جديداً مؤداه أن الناقل للجوي يستطيع اللجوء إلى أية وسيلة لتسجيل البيانات وتقضى هذه الوسيلة عن تسليم تذكرة السفر. وهذا للحكم يحمي مع انتشار استخدام شركات الطيران للحاسبات الآلية في ممارسة نشاطها بحيث يسمح الاطلاع على ما تم تخزينه في الحاسب الآلي بتحديد المسائل المتعلقة بالنقل الجوي مما يغني عن تذكرة النقل وبياناتها. انظر في هذا المعنى محمد فريد الحريش، المرجع السابق، ص ٤٩ - ٥٠.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٦.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٠٠. ويلاحظ أن المادة الثالثة فقرة أولى بند (ج) من اتفاقية وارسو قبل تعديلها كانت تقضى باحتفاظ الناقل بحق اشتراط تعديل المحطات الجوية عند الضرورة دون أن يؤثر التعديل على الصفة الدولية للنقل الجوي. أما بعد التعديل فلا يكون الناقل ملزماً سوى بتذكر إحدى المحطات مما يقرر له سلطة واسعة في تعديل المحطات دون الرجوع عليه بالمسؤولية.

المطلب الثاني

أحكام تذكرة السفر

نتناول تباعاً بحث مسألة تضمين تذكرة السفر شروط الاياتا والالتزام الناقل بتسليم تذكرة النقل، وتداولها.

أولاً، تضمين تذكرة السفر شروط الاياتا،

الاتحاد الدولي للنقل الجوي هو اتحاد عالمي يضم في عضويته شركات الطيران في العالم، سواء كانت شركات خاصة أو شركات تابعة للقطاع الاقتصادي للدول. ويعرف الاتحاد باسم الاياتا ^(١). ويتولى الاتحاد تحديد شروط عامة للنقل الجوي بحيث تكون كافة وثائق النقل التي تصدرها شركات الطيران على أنموذج واحد يحتذى بتلك الشروط العامة. وقد جرت عادة شركات الطيران على طبع الشروط العامة المتعلقة بتذكرة السفر في تذاكر السفر بحيث تصبح جزءاً لا يتجزأ من المضمون التعاقدى لاتفاق المسافر والناقل ^(٢).

ويلاحظ أنه ليست لهذه الشروط قوة قانونية ملزمة بمعنى أنها لا تجد مصدرها في تشريع دولي، وإنما يأتي إلزامها من تضمينها عقد النقل تطبيقاً للمبدأ العام بأن العقد شريعة المتعاقدين. ويشترط بالتالي للاعتراف بالقوة الملزمة لهذه الشروط ألا تكون مخالفة لأحكام اتفاقية وارسو أو للأحكام الآمرة في القانون الداخلي في حالة وجوب تطبيقه ^(٣).

ثانياً، الالتزام بتسليم تذكرة النقل،

تفرض اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إلزاماً على عاتق الناقل الجوي بتسليم تذكرة السفر. ولا يشترط أن يتم التسليم إلى المسافر شخصياً وإنما يجوز تسليمها إلى من ينوب عنه أو أحد تابعيه أو الجهة التي تولت تنظيم الرحلة الجوية أو حجز تذكرة الطيران.

ولابد من تسليم تذكرة السفر إلى المسافر قبل موعد الرحلة الجوية بوقت

(١) الاسم تحريپ لأحرف IATA وهي اختصار اسم الاتحاد باللغة الانجليزية إلى أحرفه الأولى: International Air Transport Association.

(٢) وقد تضمنت المادة ١٧ من شروط الاياتا العامة الاحكام المتعلقة بتذكرة السفر.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٧.

كاف. ذلك أن بعض الاجراءات تتطلب تقديم ما يفيد القيام بالرحلة الجوية إلى السلطات العامة أو السلطات القنصلية على حسب الأحوال. ويمكن توقيع الجزاء المقرر لعدم تسليم التذكرة في حالة التأخر في تسليمها خاصة عندما يؤدي هذا التأخير إلى الاضرار بالمسافر^(١).

ثالثاً: تداول تذكرة السفر:

يذهب اتجاه في الفقه إلى أن الاتفاقية لم تحدد شكلاً لتذكرة السفر وبالتالي ليس ثمة مانع من أن تكون لحاملها ومن ثم يجوز تداولها بالتسليم^(٢). إلا أن شروط الايانات العامة جعلت من تذكرة السفر سنداً اسمياً يورد فيه اسم المسافر ولا يجوز له التنازل عنه للغير. ويبرر هذا الحكم أن مقتضيات الامن والجوازات تفرض اعداد وتسليم قوائم بأسماء المسافرين وبصفة خاصة في النقل الجوي الدولي^(٣)، وهذا ما يجعلنا نقرر أن عقد نقل الاشخاص الجوي من عقود الاعتبار الشخصي.

المبحث الثاني

استمارة الأمتعة

نادراً ما يقوم المسافر بالرحلة الجوية دون أن يصطحب معه بعض الأمتعة. ومنها ما يعهد بها المسافر إلى الناقل الجوي ومنها ما يستبقئها معه على متن الطائرة.

ونقتضي المادة الرابعة فقرة أولى من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي بأنه يتعين في نقل الأمتعة المسجلة ان تسلم استمارة امتعة، ويجب أن تشتمل الاستمارة على بعض البيانات اذا لم تكن مقترنة بتذكرة السفر أو لم تكن داخلة فيها. وهذه الاستمارة هي في الواقع ايصال يفيد تسلم الناقل الجوي لأمتعة المسافر.

(١) ويتمثل هذا الجزاء في زوال للتمتع بأحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي الواردة بالمادة ٢٢ من اتفاقية وارسو.

(٢) LITVINE، للمرجع السابق، ص ٢٠٢.

(٣) مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٤٥.

ويقصد بالأمثلة المسجلة تلك التي يعهد بها المسافرين إلى الناقل الجوى ويشحنها هذا الأخير في المكان المخصص لها على متن الطائرة. أما الأمثلة التي يستبقونها المسافرين معه على متن الطائرة، والتي يطلق عليها الأمثلة الخفيفة^(١)، فلا يصدر عنها إيصال من الناقل الجوى^(٢).

ويجب أن يتضمن إيصال الأمثلة بيانات الزامية هي ذات البيانات الواجب توافرها في تذكرة النقل: ذكر نقطتي للقيام والوصول، وإذا وقعت هاتان النقطتان في إقليم نفس الطرف السامي المتعاقد وكانت هناك محطة أو عدة محطات في إقليم دولة أخرى يجب ذكر إحدى هذه المحطات، وأخيراً يجب أن يتضمن إيصال الأمثلة إعلاناً يوضح أنه إذا قام الراكب برحلة غايته النهائية أو إحدى محطاتها في بلد آخر غير بلد القيام، يمكن أن يخصص النقل لاتفاقية وإرسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة ضياع الأمثلة أو تلفها^(٣).

الأنه يراعى أن هذه البيانات لا يجب توافرها إلا في حالة صدور إيصال للأمثلة مستقلاً عن تذكرة السفر. ويحدث ذلك في الغالب عندما يتم شحن الأمثلة على طائرة تختلف عن الطائرة التي يستقلها المسافر^(٤). أما إذا وافق

(١) ذلك أن شركات الطيران تفرض في الغالب عدداً أقصى للأمثلة التي يجوز للمسافر اصطحابها معه على متن الطائرة على ألا يتجاوز وزنها قدرًا محددًا من الكيلو جرامات والأوجب تسجيلها وتسليمها إلى الناقل الجوى وتحدد شروط الإيلاء هذه الأحكام مراد ملير فهميم، المرجع السابق، ص ٤٦.

(٢) وكانت المادة الرابعة من الاتفاقية قبل تعديلها تقضي بضرورة توافر ثمانية بيانات، الزامية في إيصال الأمثلة هي: مكان وتاريخ الإصدار - نقطتي القيام والوصول - اسم وعنوان الناقل أو الناقلين - رقم تذكرة السفر - النص على أن يكون تسليم الأمثلة إلى حامل الاستمارة - عدد الطرود ووزنها - مقدار "قيمة" المصلحة طبقاً للمادة ٢٢ فقرة ثانية - ذكر أن النقل يخصص لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية. وأسوة بما فعله بروكوكول جواتيمالا ببيانات تذكرة السفر التي هذا البروتوكول البيان الثالث الواجب توافره في إيصال الأمثلة وهو البيان الخاص بالإعلان.

(٣) مراد ملير فهميم، المرجع السابق، ص ٤٧. هذا وتنص المادة ٩٤ من الشروط العامة للإيلاء على التزام الناقل الجوى بنقل أمثلة المسافرين على الطائرة ذاتها التي يستقلها، وإذا كان الأمر غير ممكن فيجب أن يتم النقل على أول طائرة تلي طائرة للمسافر. انظر سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٨٨.

اىصال الأمتعة بتذكرة السفر أو كان داخلا فيها فيكتفى فى هذه الحالة ببيانات التذكرة التى تطابق - كما ذكرنا - البيانات الالزامية لايصال الأمتعة.

ولقد أعدت الاياتا نموذجا لتذكرة السفر يجعل اىصال الأمتعة داخلا فيها وبالتالي لا يرفق بها سوى صك يفيد ذلك لكل حقيقة مسجلة^(١).

المبحث الثالث

خطاب النقل الجوى

تنص اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على وجوب اصدار خطاب النقل الجوى بمداينة ابرام عقد نقل جوى للبضائع. وقد تبنت الاتفاقية هذه التسمية «خطاب النقل الجوى» *Lettre de transport aérien* لتمييزه عن كل من تذكرة السفر واستمارة الأمتعة^(٢).

وتنص المادة الخامسة فقرة أولى من اتفاقية وارسو على ان «لكل ناقل بضائع الحق فى ان يطلب من المرسل اعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم «خطاب النقل الجوى». ولكل مرسل الحق فى ان يطلب إلى الناقل قبول هذا المستند».

ويتضح من ذلك ان خطاب النقل الجوى يختلف عن كل من تذكرة السفر وايصال الأمتعة فى ان الشاحن هو الذى يقوم باعداد المستند وتحريره بينما يتولى الناقل الجوى اصدار تذكرة السفر وايصال الأمتعة^(٣). وبعد تحرير الخطاب يجب تقديمه إلى الناقل الجوى ويتعين على هذا الأخير قبوله^(٤).

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٢٥. وتستلزم شروط الاياتا ان تكون الأمتعة محكمة الربط والتغليف وتستبعد الاشياء الهشة والقابلة للتلف والنقود والمجوهرات. كذلك يحسن الا نعتوى أمتعة المسافرين على مواد متفجرة أو مائعات أو حيوانات مالم يوافق عليها الناقل الجوى وشروط خاصة مستقلة. أنظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٧.

(٢) كما يميز المستند بهذه التسمية عن كل من تذكرة النقل البرى وسند الشحن البحرى: CAR-TOU، المرجع السابق، ص ٢٣٤. ويشير الدكتور أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٩ هامش (٣٦) إلى انتقاد وجه إلى هذه التسمية باعتبارها حثينا إلى الماضى.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٤ ومراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٤٨.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٩.

وإذا تعددت الطرود الواجب نقلها يحق للناقل الجوي أن يطالب المرسل بتحرير خطابات نقل جوى بعدد هذه الطرود^(١). ويثور التساؤل عما إذا كان يحق للمرسل ان يطالب الناقل الجوي بقبول عدد من خطابات النقل الجوي بعدد الطرود المنقولة: ذلك أن المرسل يستطيع التصرف فى البضاعة المنقولة عن طريق تداول خطاب النقل الجوي، ويسمح له اصدار عدة خطابات نقل جوى بالتصرف فى جزء من تلك البضاعة دون أن يضطر إلى التصرف فيها بأكملها^(٢). ومن جانب آخر يسمح تعدد خطابات النقل الجوي بتسليم الطرود إلى أكثر من مرسل إليه على ضوء الصفقات التى يبرمها المرسل.

ويجب تحرير ثلاث نسخ من خطاب النقل الجوي، احداها للناقل ويوقع عليها المرسل، وأخرى للمرسل ليه ويوقع عليها كل من المرسل والناقل الجوي، والثالثة للمرسل ويوقع عليها الناقل الجوي^(٣).

والناقل الجوي يوقع بامضاءه قبل أن يبدأ فى شحن البضاعة داخل الطائرة^(٤). ويجوز ان يستعاض عن امضاء أى من الناقل والمرسل بوضع ختم كما يمكن أن يكون امضاء المرسل مطبوعاً^(٥).

ولقد أوجبت المادة الثامنة من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهائى ان يتضمن خطاب النقل الجوي ذات البيانات الواجب توافرها فى كل من

(١) المادة السابعة من اتفاقية وارسو.

(٢) على انه يلاحظ أن مثل هذا الحق فى التصرف فى البضاعة المنقولة محدود الفعالية فيما ينطق بالنقل الجوي لأن البضاعة لا تبقى فى حيازة الناقل الجوي سوى لفترة زمنية وجيزة. فى هذا المعنى RODIERE، قانون النقل، سابق الإشارة ليه، ص ١٦١ ف ١٤٩.

(٣) المادة السادسة فقرة ثانية من اتفاقية وارسو. هذا وتوجب الشروط العامة للايانات تحرير خطاب النقل الجوي من تسمع نسخ لمواجهة حالات تمدد الناقلين والضرورات الجمركية وتتدخل شركات التأمين: LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٥. وتلجأ بعض شركات الطيران إلى تحرير عدد أكبر من النسخ مثل ايرفرانس: ١٢ نسخة وسان وولفهانزا: ١١ صورة واليانا ١٤ صورة. أنظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٩ هامش (٢٧). ومع ذلك يلاحظ أن اعتماد اللوائح الالكترونية قد أدى إلى كثير من التخفيف من متطلبات التعامل الورقى.

(٤) المادة السادسة فقرة ثانية من اتفاقية وارسو بعد تعديل بروتوكول لاهائى لها.

(٥) المادة السادسة فقرة رابعة من اتفاقية وارسو.

تذكرة السفر وإيصال الأمتعة^(١). ويكون المرسل مسئولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل الجوي^(٢). ويحمل مسئولية أى ضرر يلحق الناقل أو أى شخص آخر تتعقد فى مواجهته مسئولية الناقل الجوي، وذلك من جراء بياناته وإقراراته غير المنتظمة أو غير الصحيحة أو الناقصة^(٣).

وإذا كان المرسل هو الذى يتولى اعداد خطاب النقل الجوي فإن ذلك لا يمنع الناقل الجوي من وجوب التأكد من اعداده واشتماله على البيانات اللازمة والا تعرض للحرمان من التمسك بأحكام المسئولية المحدودة المقررة فى اتفاقية وارسو^(٤). ويراعى كذلك ان المرسل قد يطالب الناقل الجوي باعداد هذا الخطاب، وفى هذه الحالة أقامت اتفاقية وارسو قرينة بسيطة على ان الناقل الجوي يعمل لحساب المرسل^(٥).

(١) روى ذكر نطلى القيام والوصول، وذكر احدى المحطات فى حالة وقوع نطلى القيام والوصول فى اقليم نفس الدولة المتعاقدة وكانت هناك محطة أو عدة محطات فى اقليم دولة أخرى، وامكان خضوع النقل لاتفاقية وارسو إذا كانت نقطة الوصول أو احدى المحطات تقعان فى دولة تختلف عن دولة القيام. هذا ويراعى انه تم توقيع عدة بروتوكولات فى الخامس والشرين من سبتمبر ١٩٧٥ بمدينة مونتريال لم تدخل حيز النفاذ من بينها البروتوكول الرابع الذى اصناف فى مادته الثامنة بيانا رابعا إلى البيانات التى نص عليها بروتوكول لاهاي كان خاصا بوزن البضاعة. وبالإضافة إلى ذلك نصت المادة الخامسة منه على جواز لجوء الناقل الجوي إلى أية وسيلة أخرى كالحسابات الآلية لتسجيل جميع البيانات المتعلقة بالنقل، ويغنى هذا التسجيل عن اصدار خطاب النقل، ومع ذلك يحين على الناقل تقديم إيصال للمرسل بالبضاعة تذكر فيه للبيانات الواجب توافرها فى خطاب النقل: انظر محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٥٢.

ويراعى أنه قبل تعديل بروتوكول لاهاي كانت المادة الثامنة من اتفاقية وارسو مستوجب اشتمال خطاب النقل الجوي على سبعة عشر بيانا تغطى كافة المعلومات المتعلقة بالناقل والمرسل والمرسل إليه والبضاعة والرحلة الجوية وخضوع النقل لاتفاقية وارسو.

(٢) المادة العاشرة فقرة أولى من اتفاقية وارسو.

(٣) المادة العاشرة فقرة ثانية من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي.

(٤) المادة التاسعة من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي. مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٤٨.

(٥) المادة السادسة فقرة خامسة من اتفاقية وارسو.

ولقد تضمنت اتفاقية وارسو بعض الأحكام الخاصة بحقوق المرسل والمرسل إليه^(١). وأوجبت الفقرة الثانية من المادة ١٥ منها تضمين خطاب النقل الجوى كل شرط يخالف هذه الأحكام.

وأخيرا نشير إلى ان بروتوكول لاهاي اضاف فقرة ثالثة إلى المادة ١٥ من اتفاقية وارسو مؤداه ان لا يكون خطاب نقل اذنى أو لحامله، الا ان الشروط العامة للآيات لا تجيز ان يكون خطاب النقل قابلا للتداول. ومرد ذلك إلى الفترة الزمنية الوجيزة التي تستغرقها الرحلة الجوية مما لا يجعل للتصرف في البضاعة أثناء الرحلة أهمية كبرى^(٢).

(١) وتمثل في حق المرسل إليه في توجيه البضاعة (المادة ١٢) وحق المرسل إليه في استلام البضاعة (المادة ١٣) مع الإشارة إلى تقرير هذين المعين وأن أعمالا لمساب الغير.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

الفصل الثاني

دور وثائق النقل الجوي في الإثبات

تقضى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ بأن وثائق النقل الجوي تكون حجة على انعقاد العقد وعلى ما يتضمنه من شروط وينود^(١).

لكن هذه الحجية نسبية لأن الاتفاقية تقبل أى دليل عكسى على انعقاد العقد أو مضمونه. ومعنى ذلك أن وثائق النقل الجوي ليست السبيل الأوحى لإثبات عقد النقل الجوي^(٢). بل إن اتفاقية وارسو حرصت على تأكيد هذا المعنى بنصها على أنه لا يؤثر على قيام العقد أو على صحته عدم وجود وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية^(٣). فإذا فقدت مثل تلك الوثيقة يمكن إثبات واقعة إبرام عقد النقل التجوى وتسليم الوثيقة بكافة طرق الإثبات^(٤)، كذلك يمكن له إثبات عكس ماورد بها من بيانات بكل الطرق.

ولقد تضمنت الفقرة الثانية من المادة ١١ من الاتفاقية حكماً خاصاً بعقد نقل البضائع الجوى إذ تفرق بين بيانات خطاب النقل المتعلقة بوزن البضاعة وإبعادها وتغليفها وعدد الطرود وبين البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها. فبالنسبة للطائفة الأولى من البيانات يكون خطاب النقل حجة عليها إلى أن يقام الدليل العكسى. أما بالنسبة للطائفة الثانية من البيانات فلا تجعل الاتفاقية من خطاب النقل حجة عليها ما لم يكن الناقل الجوى قد تحقق بنفسه وفى حضور المرسل من صحتها ويشترط أن يكون قد تم إثبات ذلك فى خطاب

(١) المادة الثلاثون فقرة ثانية بالنسبة إلى تذكرة السفر والمادة الرابعة فقرة ثانية بالنسبة إلى استمارة الأمثلة والمادة الحادية عشر فقرة أولى بالنسبة إلى خطاب النقل الجوى.

(٢) محمد فريد العريلى، المرجع السابق، ص ٥٢.

(٣) انظر المواد المشار إليها بخصوص حجية وثائق النقل الجوى.

(٤) سميحة القليوبى، المرجع السابق، ص ١٨٥.

النقل الجوي^(١). وإذا تطلعت البيانات بالحالة الظاهرة للبضاعة صار خطاب النقل حجة على ذلك إلى أن يثبت العكس^(٢).

وإذا كانت لوثائق النقل الجوي هذه الحجية النسبية في الإثبات بمقتضى أحكام اتفاقية وارسو إلا أن الأمر لا يقلل من أهمية هذه الوثائق والدور الهام الذي تلعبه في إثبات عقد النقل الجوي. ذلك أن الناقل الجوي ملزم بإصدار تذكرة السفر وإيصال الأمتعة، كما أنه ملزم بقبول خطاب النقل الجوي الذي يعده المرسل، وقد يعده الناقل الجوي بناء على طلب المرسل. وترتب الاتفاقية جزاء قاسياً على الإخلال بهذا الالتزام: فبالنسبة لنقل الأشخاص تنص الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الاتفاقية بعد تعديل بروكول لاهاي لها «على أنه إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الاعلان الوارد في الفقرة الأولى (جـ) من هذه المادة^(٣)، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢. وهذه المادة خاصة بوضع حد أقصى للتعويضات التي يحكم بها على الناقل الجوي في حالة إثارة مسؤوليته. وكذلك تنص الفقرة الثانية من المادة الرابعة من الاتفاقية بعد تعديلها «على أنه إذا قبل الناقل أمتعة دون أن تسلم عنها استمارة، أو إذا لم تكن استمارة الأمتعة مقترنة بتذكرة السفر وفقاً لأحكام المادة الثالثة فقرة أولى أو لم تكن داخلة فيها^(٤)، أو كانت الاستمارة غير مشتملة على الاعلان الوارد في الفقرة الأولى (جـ) من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢ فقرة ثانية». وتلك الفقرة تتناول تحديد الحد الأقصى لقيمة التعويض عن هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها أو التأخير في نقلها. وأخيراً تنص المادة التاسعة من اتفاقية وارسو المعدلة بأنه «لا يحق

(١) محمد فريد العريني، للمرجع السابق، ص ٥٣.

(٢) LITVINE، للمرجع السابق، ص ٢٤١.

(٣) نذكر بأن هذا الاعلان خاص بإمكانية خضوع النقل لأحكام اتفاقية وارسو عندما تكون نقطة الوصول أو إحدى المحطات واقعة في دولة غير دولة القيام.

(٤) كما نذكرنا من قبل قد يكون إيصال الأمتعة مستقلاً عن تذكرة السفر كما قد يكون مرفقاً بها أو دخالاً فيها.

لنناقل ان يتمسك بأحكام المادة ٢٢ فقرة ثانية اذا قام بنقل بضائع لم يعد بشأنها خطاب نقل جوى أو اذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على الاعلان الواردة فى المادة ٨ (ج) .

ويتضح من هذه النصوص ان جزاء الحرمان من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة ينطبق فى حالة عدم تحرير احدى وثائق النقل أو فى حالة عدم اشتغالها على الاعلان بامكان خضوع النقل لاتفاقية وارسو. اما فيما يتعلق بذكر نقطتى القيام والوصول أو ذكر احدى المحطات فى حالة وقوع نقطتى القيام الوصول فى اقليم دولة متعاقدة واحدة مع وجود محطة أو عدة محطات فى دولة أخرى فلا يؤدي اغفالها إلى توقيف الجزاء على الناقل الجوى، ذلك أنه يمكن الرجوع لجدول مواعيد الناقل أو لظروف الاتفاق^(١).

ويثور التساؤل حول مدى ترتيب هذا الجزاء فى حالة اصدار خطاب النقل الجوى من نسخة واحدة بدلا من ثلاث نسخ. الواقع انه لا مجال لتوقيع الجزاء على الناقل الجوى لانه ليس هو الملتزم باصداره وإنما المرسل، وكل ما يمكن ملزما به هو قبول النسخة للخاصة به الموقعة من المرسل^(٢).

وعلى ضوء هذه الأحكام ارتأت اتفاقية وارسو ضرورة أن يعلم متلقى خدمة النقل بخضوع النقل الجوى للاتفاقية أو بامكانية هذا الخضوع من خلال الاعلان الوارد بوثائق النقل الجوى^(٣)، وذلك حتى يمكن مواجهته بأحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوى. ولن يتأتى التأكد من هذا العلم إلا بتوافر وثيقة النقل والاعلان بخضوع النقل للاتفاقية. ومع ذلك لم تشأ الاتفاقية أن تجعل من وثائق النقل الجوى حجة قاطعة على انعقاد العقد أو على ما اشتمل عليه الاتفاق بين الناقل الجوى ومتلقى خدمة النقل : فحالات اغفال اصدار الوثيقة أو ضياعها بعد

(١) مراد مدير فهم، المرجع السابق، ص ٤٤.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(٣) ويراعى ان مثل هذا الاعلان من شأنه مد نطاق تطبيق احكام الاتفاقية لعمليات النقل غير الخاضعة لها بوصفها قانون اريدة المتعاقدين: فى هذا المعنى LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

اصدارها أو تدوين بيانات خاطئة فيها يمكنها دائما أن تثور، وكان يتعين صيانة لمصالح الأطراف الا يفلق أمامهم السبيل لاثبات اتفاقهم بشتى الطرق. ومادام الناقل الجوي حريصا على التمسك بأحكام تحديد مسئولياته التعاقدية لأن صالحه في ذلك يندر امتناعه عن اصدار وثيقة النقل. وتظل لأحكام الاتفاقية هذه أهميتها في حالات الضياع أو تدوين البيانات غير الصحيحة.

الفصل الثالث

نطاق مسؤولية الناقل الجوي

نتناول في مبحث أول أساس مسؤولية الناقل الجوي ثم نبحث بعد ذلك الحالات التي تثور فيها مسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الأول

أساس مسؤولية الناقل الجوي

رأينا من قبل كيف تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل الجوي: فبينما تجعل التشريعات اللاتينية مسؤولية الناقل بوجه عام مسؤولية تعاقدية تقوم على قرينة مسؤولية تكتمل في الاخلال بالتزام بتحقيق نتيجة^(١)، تفرق الانظمة الانجلوأمريكية بين مسؤولية الناقل العام^(٢)، ومسؤولية الناقل الخاص^(٣).

المطلب الاول

اساس مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة

بشأن تحديد اساس مسؤولية الناقل الجوي يميز المشرع التجارى بين ثلاث صور للمسؤولية: المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي التجارى، المسؤولية عن هلاك او تلف الأمتعة الخفيفة، المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي المجانى.

اولا: اساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي التجارى:

رأينا من قبل ان المشرع التجارى فى سبيل تحديد نطاق تطبيق الاحكام

(١) ومودى الاخلال بالتزام بتحقيق نتيجة لمكانية اثاره مسؤولية الناقل لمجرد عدم تحقق النتيجة ويصرف النظر عن اية عناية يكون الناقل قد بذلها، ولا يمكنه دفع تلك المسؤولية الا عن طريق اثبات السبب الاجدى. انظر على البارودى، المرجع السابق، ص ١٨٣ و RODIERE، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

Common Carrier.

(٢)

Private Carrier.

(٣)

الخاصة بالنقل الجوي حدد المقصود بالنقل الجوي بنقل الاشخاص او الأمتعة او البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الريح. ويقصد بالأمتعة في تطبيق تلك الاحكام الأمتعة المسجلة دون الأمتعة الخفيفة^(١). وبالتالي يصبح الاصل ان النقل الخاضع لاحكام الفرع الخاص بالنقل للجوى هو النقل التجارى من جهة وعدم سريانها على نقل الأمتعة الخفيفة من جهة اخرى.

ومن ذلك، ورغبة من المشرع فى عدم خلق فراغ تشريعى تناول بأحكام خاصة مسؤولية الناقل للجوى عن هلاك او تلف الأمتعة الخفيفة من جهة كما تناول حكم مسؤولية الناقل فى حالة النقل المجانى من جهة اخرى. لذلك نعرض فى هذا المقام لأساس مسؤولية الناقل الجوى الناشئة عن عقد النقل الجوى التجارى، على ان نرجئ الحديث عن الاحكام الخاصة بالمسؤولية فى الحالتين الاخرين.

وطبقاً للقواعد العامة للالتزامات والعقود تكون مسؤولية الناقل الجوى فى مواجهة متلقى خدمة النقل مسؤولية عقدية، اذا انها تنشأ عن اخلال الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل.

ويلاحظ من جهة انه فى حالة وفاة المسافر يجوز لورثته اثاره مسؤولية الناقل الجوى، ليس فقط للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التى لحقت بمورثهم وانما ايضا للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التى لحقت بهم بصفة شخصية. لذلك حرص المشرع التجارى على النص على سريان احكام المسؤولية المحدودة ايا كان الاساس الذى تقوم عليه دعوى المسؤولية وايا كانت صفة الخصوم او عددهم او مقدار ما يطالبون من تعويضات^(٢).

ومن جهة اخرى تثبت للمرسل اليه الحقوق الناشئة عن النقل متى قبل هذه الحقوق صراحة او ضمناً. وبالتالي فانه يستطيع اثاره مسؤولية الناقل العقدية، اسوة بالمرسل، رغم انه لم يكن طرفاً متعاقداً مع الناقل على انجاز نقل البضائع^(٣).

(١) المادة ٢٨٤ فقرة ١ من التقتين للتجارى.

(٢) المادة ٢٩٨ من التقتين للتجارى.

(٣) المادة ٢٢٢ من التقتين للتجارى.

ويسأل الناقل الجوي عن أخلاقه بالالتزام بتحقيق نتيجة، هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين أو الالتزام بوصول الأمتعة أو البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد.

ويتضح ذلك من نص المشرع التجاري على عدم جواز نفي المسؤولية الا باثبات الناقل القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في البضائع، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب^(١). وجميع هذه الأسباب لنفي المسؤولية هي تطبيقات للسبب الاجنبي التي من شأنها نفي رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة بفعل الناقل والضرر الذي يلحق متلقي خدمة النقل.

ويكون مؤدى ذلك افتراض مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم تحقق النتيجة، وعدم امكانية دفعها، أو «نفيها» حسب المشرع التجاري، الا باقامة الدليل على ان الضرر يجد مصدره في السبب الاجنبي.

ثانياً: اساس المسؤولية عن نقل الأمتعة الخفيفة :

المقصود بالأمتعة الخفيفة في مفهوم المشرع التجاري الأشياء الصغيرة أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين أثناء السفر.

ولا يسأل الناقل الجوي عن الأمتعة الخفيفة الا اذا اثبت للمسافر صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه^(٢).

ويتضح من ذلك ان مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة الخفيفة ليست مسؤولية مفترضة، وإنما هي مسؤولية قائمة على خطأ واجب اثباته. ويعد ذلك محض تطبيق للقاعدة العامة في المسؤولية العقدية التي يجب على المدعى فيها اثبات عناصرها من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر.

والمثال على خطأ الناقل الجوي اصداره تعليمات بقبول اصطحاب المسافرين للامتعة الخفيفة بما يجاوز الحد المسموح به طبقاً لشروط النقل وبما يخالف

(١) المادة ٢٩٠ فقرة ١ من التقنين التجاري.

(٢) للمادة ٢٩١ من التقنين التجاري.

القواعد الخاصة بتحميل الطائرة . أما المثال على خطأ التابعين لإهمال أحد أفراد الطاقم الجوى فى معاونة أحد المسافرين فى وضع أمتعته بالمكان المخصص لها فى الطائرة مما أدى الى اتلاف الأمتعة .

ويراعى ان لقائد الطائرة، ضمانا لسلامتها، ان يقرر لقاء الأمتعة الخفيفة . ويكون الناقل الجوى مسئولا عن هلاكها فى هذه الحالة (١) .

ثالثا: اساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوى المجانى :

فى مفهوم المشرع التجارى يكون النقل الجوى بالمجان اذا كان بدون أجره ولم يكن الناقل محترفا النقل . فإذا كان محترفا اعتبر النقل غير مجانى ولو كان بغير أجره (٢) .

ومؤدى ذلك اعتبار النقل الجوى تجاريا بمجرد مباشرته من قبل ناقل محترف، يستوى فى ذلك ان يكون النقل مقابل اجرة او بدون اجرة . ولقد تأثر المشرع المصرى بحكم اتفاقية وارسلعام ١٩٢٩ التى تخضع النقل المجانى الصادر عن مؤسسات النقل الجوى لأحكامها، حتى لا يكون فى الاتفاق على عدم استحقاق الاجرة ما يؤدى الى التحايل على أحكام الاتفاقية واستبعاد تطبيقها على النقل (٣) .

ويرتتب على احتراف الناقل تقديم خدمات النقل، ان تبقى مسؤوليته قائمة على اساس اخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة، اسوة بالنقل التجارى، سواء تقرر للناقل أجره مقابل النقل أو لم تكن أجره النقل مقررة له .

أما اذا لم يكن الناقل محترفا خدمات النقل، يجب التمييز بين فرضين :

الأول : هو الاتفاق على النقل مع المسافرين أو المرسل مقابل أجره . وفى هذا الفرض يأخذ عقد النقل حكم النقل التجارى، وبالتالي يسأل الناقل عن عدم تحقق النتيجة المرجوة من انجاز عملية النقل .

(١) المادة ٢٩٩ فقرة ٤ من اللتين التجارى .

(٢) المادة ٢٩٧ فقرة ٢ من اللتين التجارى .

(٣) محمد فريد الحريى، المرجع السابق، ص ٦٧ .

الثاني : هو الاتفاق على النقل مع المسافرين أو المرسل بالمجان، أي دون مقابل. وفي هذا الفرض لا يكون الناقل الجوي مسئولاً إلا إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه. ومعنى ذلك أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس للخطأ الواجب اثباته وليس على أساس افتراض مسؤولية الناقل للجوى.

ولا يحول اشتراط اثبات خطأ الناقل أو خطأ أحد تابعيه أو وكلائه دون إمكانية تمسك هؤلاء بأحكام المسؤولية المحدودة^(١). وتجدر الإشارة في هذا الصدد أنه يستوى في الخطأ الصادر عن الناقل أو تابعه أو وكيله أن يكون خطأ يسيراً أو خطأ جسيماً بمفهوم الخطأ الجسيم في القواعد العامة للمسؤولية المدنية^(٢).

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو

وقد برز هذان الاتجاهان أثناء انعقاد مؤتمر وارسو عام ١٩٢٩. وأثيرت إلى جانبها فكرة تحمل التبعة كأساس لمسؤولية موضوعية أو مادية يتحملها الناقل الجوي^(٣)، لكن لم تجد هذه الفكرة صدى نظراً لعدم استقرار فكرة تحمل التبعة في الضمير القانوني للجماعة الدولية في ذلك الوقت.

واتخذت اتفاقية وارسو موقفاً وسطاً بين الاتجاهين الرئيسيين المتنازعين، وإقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدى المفترض. ومؤدى

(١) المادة ٢٩٧ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) ذلك أنه متى ثبت غش الناقل أو تابعيه أو وكلائه، أو ثبت خطأهم الجسيم بمفهومه الخاص في مجال النقل، تصبح مسؤولية الناقل غير محدودة تطبيقاً للمادة ٢٩٢ فقرة ٤ من التقنين التجارى. وسوف نرى لاحقاً أن للخطأ الجسيم في مجال النقل مفهومين مغايرين عن مفهومه في القواعد العامة.

(٣) وكان يبنى هذا الاتجاه للقانونين اللشيكى الصادر في ١٥ يوليو ١٩٢٥ وللقانونين السريسيى الصادر في ٢٧ يناير ١٩٢٠ وللقانونين اليوجوسلافى الصادر في ٢٢ أبريل ١٩٢٢.

ذلك أنه ليس على المسافرين أو الشاحن إثبات خطأ ما ارتكبه الناقل الجوي وإنما يستطيع هذا الأخير إثبات أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. ويضاف إلى ذلك ضرورة الأخذ في الاعتبار تسبب الضرر أو مساهمته بخطئه في أحداث الضرر^(١).

ولما كان في ذلك تشديد على الناقلين الجويين وضعت الاتفاقية حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم الناقلون بدفعها. وفي ذلك تحقيق للتوازن بين حق المضرورين في الحصول على التعويضات المناسبة وضرورة العمل على استقرار نشاط الملاحة الجوية نظراً لما في إطلاق قيم التعويض من مخاطر تجعل العديد من المستثمرين يعزفون عن إقامة منشآت ومشروعات للنقل التجاري الجوي. إلا أن الاتفاقية اشترطت حسن نية الناقل الجوي لكي ينتفع بتحديد مسؤوليته، لذلك اتجهت المحاكم المختلفة إلى التوسع في تفسير سوء نية الناقل الجوي لما تبين لها أن قيم التعويض القصوى لم تعد تتناسب مع التعويضات التي يحصل عليها الأفراد المضرورون من وسائل نقل أخرى في وقت لم تعد الملاحة الجوية تواجه المخاطر ذاتها التي كانت تواجهها وهي في المهد^(٢).

وكان ذلك الموقف من المحاكم المختلفة - وما ينتج عنه من تضارب حول تفسير نصوص اتفاقية وارسو - الرائد الأساس من توقيع بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥. فالبروتوكول لم يعدل من أساس مسؤولية الناقل الجوي القائمة على الخطأ التعاقدى المفترض وإنما قام بمضاعفة الحدود القصوى للتعويضات التي يلتزم الناقلون الوفاء بها عن الأضرار البدنية^(٣).

وعلى إثر تهديد الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من اتفاقية

(١) انظر في ذلك المادتين ٢٠، ٢١ من اتفاقية وارسو.

(٢) في هذا المعنى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

(٣) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص ٩٦.

وارسو^(١)، ظهرت الحاجة ملحة إلى تعديل أحكام مسؤولية الناقل الجوي، فتم توقيع بروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١ - الذى لم يدخل حيز النفاذ - وجعل مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار البدنية التى تصيب المسافرين والاضرار الناشئة عن هلاك أو تلف الأمتعة مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة تحمل التبعة. اما بالنسبة لحالات المسؤولية الاخرى فقد ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض^(٢).

وفى بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥، والذى لم يدخل حيز النفاذ هو أيضاً، صارت مسؤولية الناقل الجوي عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضاعة مسؤولية موضوعية^(٣).

وخلاصة القول أنه، حتى وقتنا الراهن تقوم مسؤولية الناقل الجوي دولياً على اساس الخطأ التعاقدى المفترض، وذلك ايا كانت حالات المسؤولية. اما قانون المستقبل فيجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية فى كل الحالات باستثناء حالة المسؤولية عن التأخير التى تظل قائمة على فكرة الخطأ المفترض^(٤). وفى ظل اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية حتى حدود معينة للتعويض وفيما يجاوز هذه الحدود يفترض خطأ الناقل الذى أدى إلى وقوع الضرر.

(١) اذ صار الحد الأقصى للتعويض عن الاضرار البدنية ٢٥٠٠٠٠ فرنك بدلا من ١٢٥٠٠٠ فرنك. أما فيما يتعلق بالاضرار التى تلحق بالأمتعة المسجلة أو البضائع فقد ظل الحد الأقصى للتعويض ثابتا عند ٢٥٠ فرنك لكل كيلو جرام. كذلك بالنسبة للأمتعة الخفيفة: ٥٠٠٠ فرنك لكل راكب.

(٢) ولقد رفضت الولايات المتحدة التصديق على بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ وكان لهذا الرفض أثره كما رأينا فى عقد اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ بين الهيئة الأمريكية للطيران المدنى وشركات الطيران.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٤-٣٠٥.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

المبحث الثاني

حالات مسئولية الناقل الجوي

تواجه اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ثلاث حالات رئيسية لمسئولية الناقل الجوي، هي حالة الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين وحالات الهلاك أو التلف أو الضياع التي تصيب البضائع أو الأمتعة وأخيراً حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي . ولا تختلف هذه الحالات عن تلك التي يذكرها قانون التجارة لعام ١٩٩٩ .

المطلب الأول

المسئولية عن الأضرار البدنية

نتناول تباعاً مبدأ المسئولية وشروطها .

أولاً ، مبدأ المسئولية :

تنص المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو على أنه ، يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أى أذى بدنى آخر يلحق المسافر ، إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول ، (١) .

وهذا النص يرتب على عاتق الناقل الجوي التزاماً بضمان سلامة المسافرين . وهو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة في ظل الاتفاقية الدولية ، بينما هو التزام بتحقيق نتيجة في ظل القانون المصري . لكن خطأ الناقل الجوي في حكم اتفاقية وارسو يكون مفترضاً فتثور مسئوليته بمجرد حدوث الوفاة أو الإصابة . إلا أن الناقل الجوي يستطيع دفع هذه المسئولية عن طريق وثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها (٢) .

(١) انظر كذلك المادة ٢٨٧ من قانون التجارة .

(٢) محمد فريد الحري ، المرجع السابق ، ص ١٠٥ .

ثانياً، شروط المسؤولية:

يتضح من نص المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو أنه لا بد من توافر شروط ثلاثة لإثارة مسؤولية الناقل الجوي: أن يكون هناك حادث، أن يقع هذا الحادث على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول، وأن يصاب المسافر بضرر.

(أ) وقوع الحادث:

٥٢٤- لم تحدد اتفاقية وارسو المقصود بالحادث. ويمكن تعريفه بأنه الحادثة أو الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى أنها ترتبط باستغلال الطائرة وتنشأ عنه^(١).

ووفقاً لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة أو بطائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئاً عن عطل بالطائرة أو خطأ في قيادتها. أما إذا كان الضرر ناشئاً عن شجار بين اثنين من المسافرين مثلاً فلا يمثل الشجار حادثاً يرتب المسؤولية على الناقل الجوي^(٢).

(ب) النطاق الزمني للتزام بضمان السلامة:

ذكرنا أن الناقل الجوي إذا كان مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين فذلك لأنه ملتزم بضمان سلامتهم. ولكي يتمكن المضرور من إثارة مسؤولية الناقل الجوي لا بد من أن يكون الضرر قد لحقه خلال المدة التي يكون الناقل الجوي ملتزماً بضمان سلامة المسافر. لذلك من الضروري تحديد النطاق الزمني لهذا الالتزام.

(١) Jacques SESSELI: La notion de faute dans la Convention de Varsovie, Nouvelle Bibliothèque de droit et de jurisprudence, Lausanne, 1961, p. 33.

(٢) SESSELI، المرجع السابق، ص ٣٢. هذا وقد تولى البند ٣٢ من المادة الأولى من قانون الطيران المدني ٢ لسنة ١٩٨١ تعريف حادث الطائرة على نحو ما سبق أن رأينا. راجع البند ٣٩٥ من هذا المؤلف.

وفى ذلك تقول المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو أن الناقل يكون مسئولا متى وقع الحادث على متن الطائرة أو فى أثناء عمليات الصعود أو الهبوط. وفى تفسير هذه العبارات لابد من الاسترشاد بالغاية التى تقرر من اجلها التزام الناقل بضمان السلامة، وتتمثل هذه الغاية فى حماية المسافرين من مخاطر الطيران^(١)، فمذ اللحظة التى يخضع فيها المسافر لأوامر الناقل الجوى عند مغادرة قاعة تجمع المسافرين فى مطار القيام للتوجه إلى الطائرة ينشأ التزام الناقل بضمان السلامة. ويستمر هذا الالتزام طوال الرحلة الجوية وبعد الهبوط حتى اللحظة التى ينهى فيها الناقل توصيل المسافرين إلى مباني مطار الوصول^(٢). ولا تخضع العمليات السابقة أو التالية على ذلك لأحكام اتفاقية وارسو مثل عمليات تسجيل أو سحب الأمتعة أو الاجراءات البوليسية أو الجمركية ولكنها تخضع لأحكام القانون الوطنى الواجب التطبيق^(٣).

(ج) الضرر:

٥٢٦- تتحدث المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو عن الوفاة أو الجرح أو اى اذى بدنى آخر. وعلى ذلك يجب ان يكون الضرر الذى يلحق بالمسافر ويوجب مسؤولية الناقل الجوى ضررا بدنيا. على انه يمكن التوسع فى تفسير مفهوم الضرر البدنى بحيث يشمل بالإضافة إلى الوفاة أو الجرح أو الاصابات الجسدية الاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التى قد تصيب المسافرين^(٤).

ولقد استقر الرأى على تحديد مفهوم الضرر على ضوء أحكام التشريعات الوطنية. وفى القانون المصرى لا يكون التعويض فى حالات المسؤولية التعاقدية الا عن الاضرار المتوقعة فقط مالم يكن الضرر ناجما عن غش الناقل الجوى أو

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٠٩.

(٢) مراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٧٣.

(٣) Sesseli، المرجع السابق، ص ٣٤ وثروت انيس الاسيوطى، ص ٢٤١.

(٤) ثروت انيس الاسيوطى، ص ٢٣٥ ومراد منير فهم، المرجع السابق، ص ٦٣.

خطئة الجسيم اذ فى مثل هذه الحالات يكون التعويض عن كافة الاضرار سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة وسواء كانت اضرارا مادية أو ادبية^(١).

المطلب الثاني

المسؤولية فى نقل البضائع والأمتعة

نتناول مبدأ المسؤولية من جانب ، وشروطها من جانب آخر .

أولاً : مبدأ المسؤولية :

تجمع اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ بين المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع وتلك المتعلقة بنقل الأمتعة فى أحكام واحدة . وتنص الفقرة الأولى من المادة ١٨ منها على أنه «يسأل الناقل عن الضرر الذى يقع فى حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع اذا وقعت الحادثة التى تولد عنها الضرر خلال النقل الجوى»^(٢).

وعلى ضوء هذا النص تكون اتفاقية وارسو قد ألقت التزاماً بضمان سلامة البضاعة على عاتق الناقل الجوى^(٣) . وهو التزام ببذل عناية فى ظل الاتفاقية الدولية يكون فيه خطأ الناقل الجوى مفترضاً . فيتعين عليه اذا ما ثبت الضرر أن يقيم الدليل على أنه وتابعه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لفادى الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها . أما فى ظل القانون المصرى فيكون التزام الناقل الجوى التزاماً بتحقيق نتيجة ، فلا يمكنه دفع المسؤولية إلا عن طريق إقامة الدليل على السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر .

ثانياً : شروط انعقاد المسؤولية :

ويتضح من نص الاتفاقية سالف الذكر أنه لايد من توافر شروط ثلاثة لانعقاد مسؤولية الناقل الجوى هى أن يكون هناك ضرر وأن يكون الضرر ناجماً عن حادثة وأن تكون الحادثة قد وقعت خلال النقل الجوى .

(١) انظر كذلك المادة ٢٨٨ فقرة (١) من قانون التجارة .

(٢) محمد فريد الحريى ، المرجع السابق ، ص ١١١ .

(٣) فى هذا المعنى محمد فريد الحريى ، المرجع السابق ، ص ١١٢ .

(أ) الضرر:

٥٢٩- تطبيق أحكام اتفاقية وارسو في حالات هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع^(١). وعلى ذلك يكون الناقل الجوى مسئولاً عن الاضرار التي تلحق بالمسافرين أو الشاحنين في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة سواء كان الهلاك كلياً أو جزئياً أو في حالة الفقد على اثر السرقة أو الخطأ في تسليم البضاعة أو الأمتعة إلى شخص آخر^(٢). كذلك اذا أصاب البضاعة أو الأمتعة تلف يؤثر في قيمتها أو في استعمالها على النحو الذي أعدت له كان الناقل الجوى مسئولاً عن تعويض الاضرار الناجمة عن هذه الحالة.

(ب) الحادثة:

تستخدم اتفاقية وارسو عند الحديث عن المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة اصطلاح الحادثة أو الواقعة Evénement في حين كانت قد استخدمت اصطلاح الحادث accident عند الحديث عن المسؤولية في نقل الركاب.

وللحادثة معنى أوسع من الحادث اذ تمتد لتشمل كافة الأسباب التي ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوى أو تشغيل الطائرة أو لم تكن متعلقة به^(٣). وبالتالي يكون الناقل الجوى مسئولاً عن الاضرار التي تنجم عن انهيار جزء من مباني المطار أو نفوق الحيوانات بسبب انتشار عدوى حيوانات أخرى^(٤)،

(١) اذا كان نص المادة ١٨ من الاتفاقية لاتواجه سوى فرض نقل الأمتعة المسجلة إلا أن الناقل الجوى يكون مسئولاً كذلك عن الاضرار التي تلحق بالأمتعة الخفيفة، ويستفاد ذلك من نص الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ التي تمدد حدا أقصى للتعويض في حالة الحاجيات التي يحتفظ بها المسافر في حراسته، لكن الاتفاقية تركت تحديد شروط انعقاد المسؤولية لقواعد القانون الوطني الواجب التطبيق: ثروت أنيس الاسيوطى، ص ٢٦٩.

(٢) في هذا المعنى: رفعت قحرى: للرجيز في للقانون الجوى، جامعة عين شمس، ١٩٨٨، ص ١٣٠.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق ص ٣٠٩ و ثروت أنيس الاسيوطى، ص ٢٨٨.

(٤) مراد ملير فهم، المرجع السابق، ص ٦٩.

وتنزل الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى أو ضياع البضاعة بسبب سرقتها من مباني المطار^(١).

(ج) النطاق الزمني للنقل،

حرصت اتفاقية وارسو على تحديد النطاق الزمني للنقل الجوي للبضائع والأمتعة بنصها في الفقرة الثانية من المادة ١٨ على أن النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل، سواء كان ذلك في مطار القيام أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار^(٢).

وينعى الفقه على هذا النص تضيقه للنطاق الزمني للنقل الجوي لأنه يبدأ من دخول البضاعة مباني مطار القيام حتى خروجها من زمام مطار الهبوط^(٣). ويمتد هذا النطاق في حالة اضطرار الطائرة إلى الهبوط خارج أحد المطارات طوال المدة التي تظل فيها البضاعة في حراسة الناقل الجوي. لكن الفقرة الثالثة من المادة ١٨ واجهت حالة النقل المركب بنصها على أن فترة النقل الجوي لا تشمل أي نقل برى أو بحرى يتم خارج مطار، ولكنها تحفظت بقولها أنه إذا حدث مثل هذا النقل عدد تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى يفترض في الضرر إلى أن يثبت العكس أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي.

ومؤدى ذلك أنه إذا تم تسليم البضاعة إلى الناقل الجوي في مكاتبه بوسط المدينة، وكان يتعين عليه نقلها برا أو نهرا حتى مطار القيام لشحنها على متن الطائرة تنفيذاً لعقد النقل الجوي، لا تخضع مسؤولية الناقل الجوي عن هذا النقل البرى أو النهري لأحكام اتفاقية وارسو، وذلك بالرغم من أن البضاعة صارت تحت حراسة الناقل الجوي منذ لحظة تسليمها إليه^(٤). ولما كانت هناك صعوبة

(١) محمد فريد للعربى، المرجع السابق، ص ١١٤.

(٢) ثروت اتيس الاسيوطى، ص ٢٩٤.

(٣) POURCELET، المرجع السابق، ص ٤٥.

(٤) وبناءً عليه نخضع المسؤولية عن هذه المراحل لأحكام القانون الوطنى الواجب التطبيق.

بالغة في إثبات اللحظة التي نجم فيها الضرر عن الحادثة، أكانت أثناء النقل البرى أو النهري أو بعد وصول البضاعة مطار القيام، وضعت الاتفاقية قريئة قانونية مؤداها أن الضرر نجم عن حادثة وقعت أثناء فترة النقل الجوى. لذلك لا يعين على المسافرين أو الشاحن إثبات أن الضرر نجم عن حادثة وقعت متى بلغت البضاعة أو الأمتعة مطار القيام وهي في حراسة الناقل الجوى لكى يخير مسئوليته تأسيساً على أحكام اتفاقية وارسو، لكن عبء الإثبات ينتقل إلى الناقل الجوى الذى يعين عليه إثبات أن الحادثة وقعت أثناء النقل البرى أو النهري ويوجه عام قبل بلوغ البضاعة أو الأمتعة مطار القيام^(١).

ومادامت اتفاقية وارسو تربط بين حراسة الناقل الجوى للبضاعة أو الأمتعة ومسئوليته عن الأضرار التي تلحق بها، فمن البديهي أن تنتهى فترة النقل التي يكون فيها الناقل الجوى مسئولاً عن البضائع أو الأمتعة بانتهاء حراسته لها بتسليمها إلى المرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه وإن كانت البضاعة أو الأمتعة لا تزال في داخل مبنى مطار الوصول^(٢). وعلى ذلك فمجرد تفريغ البضاعة من الطائرة لا ينهى مسؤولية الناقل الجوى. كذلك إذا كانت البضاعة موجودة في المنطقة الجمركية تحت حراسة تابعي الناقل الجوى^(٣). وبالنسبة للأمتعة تنتهى حراسة الناقل الجوى لها إذا ما التقطها المسافر في مطار الوصول، ولا تؤثر معاونة أحد تابعي الناقل الجوى للمسافر في حمل الأمتعة إلى خارج مبنى المطار في انتهاء حراسة الناقل لها^(٤).

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١١٨.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١١٧.

(٣) هذا ما قضت به محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر بتاريخ ١٨ أكتوبر ١٩٧٨: للمجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٨، ص ٤٥٦. إلا أن بعض المحاكم تنجبه إلى مد حراسة الناقل الجوى في حالة تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية: انظر في عرض مثال قضائى لذلك POURCELET، المرجع السابق، ص ٤٥ - ٤٦.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١١٧.

المطلب الثالث

المسئولية عن التأخير

ينشد المسافر أو الشاحن السرعة في انجاز عملية النقل وهذا ما يبرر لجوءه للنقل الجوي^(١). ولذلك أكدت اتفاقية وازو لعام ١٩٢٩ مسئولية الناقل الجوي في حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، وذلك بنصها في المادة التاسعة عشر منها على أنه «يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو»^(٢).

وأول ما يلاحظ على هذا الحكم أنه جاء عامما يشمل نقل الركاب ونقل البضائع على حد سواء. ويلاحظ عليه ثانياً أنه لا يرتب مسئولية الناقل الجوي عن مجرد التأخير في تنفيذ عقد النقل للجوي وإنما عن الضرر الذي قد يلحق عن هذا التأخير^(٣). ومعنى ذلك أنه لا يمكن القول أن التأخير في ذاته يمثل اضراً بالمسافر أو الشاحن وإنما قد يمثل مصدراً لهذا الضرر. فلو أن المرسل إليه استطاع بيع البضاعة بالرغم من تأخر وصولها بالمعنى ذاته الذي كان يستطيع بيعها به إذا ما وصلت البضاعة في الموعد لا يكون التأخير قد أصابه بضرر ما فلا مجال لإثارة مسئولية الناقل الجوي. أما إذا أدى التأخير إلى تفويت فرصة فنان في تقديم عمل فني بسبب تأخره عن موعد رفع الستار كان الضرر متحققاً من جراء التأخير وصار الناقل الجوي مسئولاً عن تعويض ذلك الضرر^(٤). ولا بد من التمييز بين فرضين لإمكان إثارة مسئولية الناقل الجوي.

(١) في هذا المعنى محمد فريد المريسي، المرجع السابق، ص ١١٩ وأبو زيد رضوان، المرجع

السابق، ص ٣١١ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٣.

(٢) انظر كذلك المادة ٢٨٩ من قانون التجارة.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٤) ويمكن ضرب أمثلة كثيرة على حالات تحقق الضرر من جراء التأخير مثل حرمان المسافر من الاشتراك في افتتاح مؤتمر علمي أو التأخير في وصول مريض لاجراء عملية جراحية عاجلة مما أدى إلى وفاته أو تفاقم حالته المرضية أو التفويت على المسافر الاشتراك في مسابقة رصدت لها جائزة مالية كبيرة.

الفرض الأول:

هو الاتفاق سلفاً على مواعيد محددة لإنجاز النقل الجوي. ويستفاد هذا الاتفاق ضمناً من جدول المواعيد الذي يعلنه الناقل الجوي العامل على خطوط جوية منتظمة^(١). وفي هذا الفرض يكون التزام الناقل الجوي بتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه التزاماً بوسيلة يفترض فيه خطأ الناقل في ظل اتفاقية وارسو. وبالتالي فبمجرد حدوث التأخير تكوّن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تنجم عنه ولا يستطيع الناقل الجوي دفع تلك المسؤولية إلا عن طريق إثبات اتخاذه كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو استحالة اتخاذه^(٢).

الفرض الثاني:

وهو فرض عدم الاتفاق سلفاً على مواعيد محددة لإنجاز النقل الجوي. وفي هذا الفرض لا يستقيم القول بأن الناقل الجوي صار طليقاً من كل قيد في إنجاز النقل الجوي في المدة التي يقدرها وإنما يظل ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة. وتجدر الإشارة إلى أن الشروط العامة للآيات تعتبر المواعيد المعلن عنها سلفاً مواعيد تقريبية، ويجب تفسير هذه الشروط على نحو يجعل الناقل الجوي ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة والا كانت من قبيل شروط الإعفاء من المسؤولية الباطلة وفقاً لاتفاقية وارسو^(٣).

ومن شأن اعتبار الناقل الجوي ملتزماً بتنفيذ النقل في مدة معقولة أن تتأكد طبيعة التزامه بأنه التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة^(٤)، خلافاً لأحكام القانون التجاري المصري.

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٥.

(٢) وذلك خلافاً لأحكام القانون المصري في شأن مسؤولية الناقل الجوي والتي تجعل التزامه بتحقيق

نتيجة: محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٣) وذلك بموجب المادة ٢٣ فقرة أولى منها.

(٤) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ١٢٠.

ويشور التساؤل عن التأخير الموجب للمسئولية وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو. ومن المقرر أنه يجب أن يقع التأخير أثناء فترة النقل الجوي. فإذا حدث التأخير خارج نطاق النقل للجوى لا تخضع مسؤولية الناقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو وإنما تخضع للقانون الوطنى الواجب التطبيق^(١).

ولقد اختلف الفقه حول تحديد المقصود بفترة النقل الجوي بالنسبة إلى مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير. ويرى اتجاه مضيق أن تلك المدة تبدأ فى السريان منذ اللحظة التى تنتهياً فيها الطائرة للاقلاع من مطار القيام حتى هبوط الطائرة فى مطار الوصول. بينما يذهب اتجاه آخر بالنسبة لنقل البضائع إلى تحديد فترة النقل على النحو ذاته الذى حددته المادة الثامنة عشر من اتفاقية وارسو فيما يتعلق بمسئولية الناقل الجوي عن هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو تلفها أو ضياعها، وذلك استناداً إلى أنه يترتب على التأخير ضرر من نفس نوع الضرر الناجم عن الهلاك أو التلف^(٢).

ويذهب الفقه الغالب إلى أن المادة التاسعة عشر من اتفاقية وارسو احوالت بصورة ضمنية إلى المادتين السابعة عشر والثامنة عشر فيما يتعلق بتحديد نطاق النقل الجوي الزمنى. وبالنسبة لكون الناقل الجوي مسئولاً فى حالة حدوث التأخير خلال الفترة التى يكون فيها الناقل مسئولاً عن سلامة المسافرين أو ملتزماً بالمحافظة على البضاعة والأمتعة المسجلة^(٣).

(١) انظر فى ذلك رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٩. ومن نصارى رأى الأخير ثروت لنين الاسيوطى، المرجع السابق، ص ٣١٢.

(٢) انظر فى عرض هاتين النظريتين والاتفاقات الموجهة اليهما: محمد فريد الميرنى، المرجع السابق، ص ١٢٥ - ١٢٧ حيث يقرر أن GOEDUIS هو صاحب النظرية الأولى بينما يشير إلى أن النظرية الثانية نسبها SUNDBERG إلى LEMOINE.

(٣) ونذكر القارئ أن هذه الفترة تبدأ من لحظة مغادرة الركاب مطار القيام تحت إمرة الناقل للتحرك إلى الطائرة حتى اللحظة التى يتلخص فيها من وصاية الناقل فى مطار الوصول وذلك بالنسبة للمسئولية عن الأضرار البدنية. كما تبدأ من لحظة بدء حراسة الناقل للأمتعة المسجلة أو البضائع فى مطار القيام حتى زوال هذه الحراسة فى مطار الوصول بالنسبة للمسئولية عن الهلاك أو التلف.

الفصل الثاني

الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي

يلاحظ على أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أنها حاولت تحقيق التوازن بين مصالح منطلقى خدمة النقل فى الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التى تلحق بهم وبين مصالح الناقلين الجويين فى تحديد مسئوليتهم حتى لا تكون قيم التعويضات المطلقة عائقاً دون الاستمرار فى مباشرة نشاط النقل التجارى الجوى وتطوره، كذلك حرص المشرع المصرى على تحقيق التوازن بين المصالح المشار إليها فى تنظيمه لمسئولية الناقل الجوي ..

لذلك جعلت الاتفاقية مسئولية الناقل الجوى قائمة على خطئه المفترض، فلا يضطر المسافر أو الشاحن إلى إثبات عنصر الخطأ الذى قد يصعب بل يستحيل إثباته فى كثير من الفروض. وقد حقق قانون التجارة النتيجة ذاتها وإنما بشدة أكثر بأن جعل مسئولية الناقل الجوى مسئولية مفترضة. وفى المقابل وضع الضمان حدوداً قصوى للتعويض الذى يلزم به الناقل. ولم تشأ الاتفاقية أن تجعل من التزامات الناقل التزامات بنتيجة، وإنما هى التزامات بعناية، وبالتالي حددت طرقاً قانونية لدفع مسئولية الناقل الجوى، بينما تتحدد هذه الطرق فى ضوء الأحكام الخاصة بالنقل التجارى فى قانون التجارة. وفى المقابل أبطلت الاتفاقية، وكذلك قانون التجارة، كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تحديدها على نحو يخالف أحكامها.

ولدراسة الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوى نتناول استبعاد المسئولية فى مطلب أول ثم نبحث أحكام التعويض فى مطلب ثان.

المبحث الأول

استبعاد مسئولية الناقل الجوي

ذكرنا أن كلا من قانون التجارة واتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أبطلتا الشروط الاتفاقية التى تستهدف إعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو التخفيف من هذه المسئولية أو التخفيف من هذه المسئولية على خلاف أحكام الاتفاقية. ومن جانب

آخر حددت الاتفاقية سبلا قانونية يستطيع بها الناقل الجوى دفع مسؤوليته، بينما يتم دفع مسؤولية الناقل الجوى، فى ظل قانون التجارة ياثبات السبب الأجنبى، ونحيل فى ذلك إلى القسم الأول من هذا المؤلف ..

المطلب الأول

بطلان شروط الاعفاء والتخفيف من المسؤولية

قررت اتفاقية وارسو بطلان شروط الاعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوى كمبدأ عام فى المادة ٢٣ فقرة أولى منها. الا أن بروتوكول لاهى لعام ١٩٥٥ أورد استثناء على هذا المبدأ العام تضمنته الفقرة الثانية المستحدثة للمادة ٢٣، بينما تأتى الأحكام المقابلة للأحكام الدولية فى المادة ٢٩٤ من قانون التجارة.

أولاً، المبدأ العام: بطلان الشروط:

تنص المادة ٢٣ فقرة أولى من اتفاقية وارسو على أنه «كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين فى هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولا أثر له. على أن بطلان هذا الشرط لا يؤدى إلى بطلان العقد الذى يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية».

ويتضح من هذا النص أنه يقضى ببطلان الشروط الخاصة بإعفاء الناقل الجوى أو التخفيف من مسؤوليته التعاقدية. وبالتالي تصح بوجه عام الشروط المنظمة لمسائل لم تتول اتفاقية وارسو تنظيمها كما تصح بوجه خاص الشروط المنظمة لمسائل تولت اتفاقية وارسو تنظيمها متى سمحت بمخالفة أحكامها^(١).

وإذا كان الأصل فى القانون المصرى هو جواز الاتفاق على إعفاء المدين

(١) ومن أمثلة هذه الأحكام التى يجوز الاتفاق على عكسها التزام الناقل الجوى بإخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة المقررة بالمادة ١٣ فقرة ثانية من الاتفاقية، وإمكانية الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى المادة ٢٢ فقرة أولى، وكذلك إمكانية الإعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة للمسجلة بحيث لا يكون الناقل الجوى مسؤولاً إلا فى حدود هذه القيمة المسجلة، وتضمنن للمادة ٢٢ فقرة ثانية هذا الحكم. لتظر فى ذلك رقت فخرى، للمرجع السابق، ص ٢٢٦.

من المسؤولية أو التخفيف من تلك المسؤولية^(١)، إلا أن التقنين التجارى الجديد الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ يبطل جميع شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوى أو تحديدها بأقل مما هو مقرر قانوناً^(٢).

وإذا كانت الاتفاقية تبطل هذه الشروط كذلك إلا أنها حرصت على تأكيد عدم تأثير العقد ذاته فى وجوده وصحته بهذه الشروط، فتبطل الشروط وحدها ويبطل عقد النقل الجوى مع ذلك صحيحاً. بل إنه يظل خاضعاً لأحكام اتفاقية وارسو فتطبق الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوى الواردة بها.

هذا ويفرق جانب من الفقه بين الإعفاء من المسؤولية مع بقاء المدين ملتزماً بالالتزام الذى أعفى من المسؤولية عنه وبين الاتفاق على عدم التزام المدين بالالتزام أصلاً^(٣). ولهذه التفرقة أثرها فيما يتعلق بالشروط العامة للإيانات التى تقتضى بعدم التزام الناقل الجوى بانجاز النقل فى المواعيد المحددة سلفاً كما أشارنا من قبل. والواقع أن هذه الشروط يجب تفسيرها على نحو لا يعفى الناقل الجوى تماماً من الالتزام بانجاز النقل فى مدى زمنى معين وإنما يقتصر أثرها على عدم تقيد الناقل الجوى بتلك المواعيد بصورة جامدة مع الإبقاء على الالتزام بالنقل فى فترة زمنية معقولة. وبالتالي تظل مسؤولية الناقل الجوى عن التأخير قائمة. ولقد أبطلت بعض المحاكم شروط الإيانات التى تضمنتها وثائق النقل على اعتبار أنها من قبيل الشروط المحفية من المسؤولية^(٤).

(١) هذا ما تقتضى به المادة ٢١٧ فقرة ثانية من القانون المدنى بنصها على أنه : ... يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ للالتزام الصادق إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن النش أو الخطأ الجسيم الذى يقع من أشخاص يستخدمهم فى تنفيذ الالتزام.

(٢) راجع المادة ٢٩٤ من قانون التجارة.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٩.

(٤) ومن أمثلة هذه المحاكم محكمة السين المدنية فى حكمها الصادر بتاريخ ٩ يوليو ١٩٦٠، الأسبوع القانونى ١٩٦١ - II - ١١٨٣٠ ومحكمة استئناف بيروت فى حكمها الصادر بتاريخ ١٧ يوليو ١٩٦٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٠، ص ٢٢٣.

ويراعى أن شروط العقد قد تكون مباشرة فى اعفاء الناقل الجوى من المسؤولية أو فى التخفيف من تلك المسؤولية كأن يتضمن العقد نصا صريحا يقضى بعدم امكانية الرجوع على الناقل الجوى فى حالة اصابة المسافرين بأذى بدنى أو فى حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة أو فى حالة التأخير. وقد تكون هذه الشروط تفوضى إلى اعفاء الناقل الجوى من المسؤولية أو التخفيف منها بطريق غير مباشر مثل النص على تقصير مواعيد الاحتجاج أو تقصير مدة السقوط أو تقادم دعوى المسؤولية^(١)، أو اذا كان هناك شرط يقضى بنقل عبء الاثبات من عائق الناقل الجوى إلى المسافر أو الشاحن مما يعد تحايلا على أحكام اتفاقية وارسو المراد منه هو اعجاز مثلقى خدمة النقل من اثبات خطأ الناقل الجوى^(٢).

وقيل ان الشروط الباطلة فى مفهوم الاتفاقية هى الشروط السابقة على وقوع الضرر. اما الاتفاقات اللاحقة له والتي من شأنها اعفاء الناقل الجوى من المسؤولية أو تخفيفها فتكون صحيحة، وذلك استنادا إلى نص المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو التى تقضى بان «يبطل كل شرط فى عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر، يخالف بمقتضاء الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الاتفاقية، سواء بتعيين للقانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص...»^(٣). لكن هذا النص فى تقديرنا مقصور على الاتفاقات الخاصة بتعيين قانون واجب التطبيق أو بتعديل أحكام الاختصاص التى يقصد من ورائها الاطراف استبعاد تطبيق أحكام اتفاقية وارسو سواء كانت أحكاما موضوعية أم أحكاما خاصة بدعوى للمسؤولية. وهذه الاتفاقات تكون باطلة اذا سبقت وقوع الضرر وانما تصح اذا كانت لاحقة على وقوعه. اما الاتفاقات التى تقضى باعفاء الناقل الجوى من المسؤولية أو بتخفيف تلك المسؤولية فتكون باطلة

(١) ومن هذه الشروط ايضا شرط لخطر الناقل بضائع البضاعة أو عدم تسليمها فى موعد يحدده العقد على خلاف أحكام الاتفاقية: أنظر محكمة استئناف باريس بتاريخ ١٦ أكتوبر ١٩٧٩،

المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٨٠، ص ٨٥.

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧١.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٢.

دلماً سواء كانت سابقة على وقوع الضرر أم لاحقة عليه، وذلك لعمومية نص المادة ٢٣ فقرة أولى من اتفاقية وارسو التى تقضى ببطلاق كل شرط سواء تضمنه عقد النقل الجوى أو كان معدلاً له دون أن تفرق بين التعديل السابق على وقوع الضرر والتعديل اللاحق له.

ثانياً: الاستثناء، إجازة الشروط:

اضاف بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ فقرة ثانية إلى المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو مؤداها عدم سريان الفقرة الأولى - الخاصة ببطلاق شروط الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية - على الشروط المتعلقة بالهلاك أو الضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها^(١).

ويتضح أولاً أن الحكم المقرر بالمادة ٢٣ فقرة ثانية خاص بالبضائع، وبالتالي لا يمتد إلى الأمثلة المسجلة. ويشور التساؤل عما إذا كان واجباً أن يشمل خطاب النقل الجوى على أى شرط يعفى به الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها. ولقد رأينا من قبل أن لوائح النقل الجوى حجية نسبية فى الإثبات مما يسمح للناقل الجوى بإثبات هذا الشرط بكافة الطرق وإن كان غير مدون بخطاب النقل الجوى^(٢).

ويثير تحديد المقصود بطبيعة البضاعة المنقولة بعض الصعوبات، ويتضح من المناقشات التى سبقت توقيع بروتوكول لاهاي أنه لا يمكن حصر البضاعة التى يجوز الاعفاء من المسؤولية عن الأضرار التى تلحق بالشاحن بسبب

(١) نظراً للصعوبات التى يثيرها تفسير هذا النص الذى نورد النص الاصلى للاتفاقية باللغة الفرنسية: L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas aux dispositions concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

(٢) ويستطيع الناقل الجوى التمسك بهذا الشرط فى مواجهة المرسل إليه حتى لو كان مدوناً بنسخة خطاب النقل الجوى الخاصة بالشاحن دون أن يكون مدوناً بالنسخة الخاصة بالمرسل إليه.

طبيعتها فى الحيوانات الحية والاشياء الهشة Fragiles والمواد القابلة للتلف^(١). فالنص النهائى للبروتوكول اتى بعبارة عامة «طبيعة البضاعة المنقولة أو عيوبها الذاتى».

ولكن هل يعنى ذلك ضرورة ان يكون الضرر ناشئا عن طبيعة البضاعة أو عيوبها الذاتى كمصدر وحيد لذلك الضرر، وما هو الحكم اذا كان الضرر ناشئا عن تلك الطبيعة أو ذلك العيب مع ارتكاب الناقل الجوى خطأ ما ساهم فى احداث الضرر؟ وفى هذه الحالة هل يجد شرط الاعفاء مجاله للتطبيق أم يتعين اهداره بسبب خطأ الناقل؟ وإذا قيل بثبوت مسئولية الناقل الجوى هل يجب اذخال عنصر الطبيعة أو العيب فى الاعتبار عند تقدير التعويض الذى يلزم به الناقل؟ وقد يدق الأمر بصفة خاصة فى حالة التأخير فى انجاز النقل الجوى لتحديد ما اذا كان الضرر قد نجم عن التأخير أو عن عيب فى البضاعة.

والواقع اننا نستطيع الاجابة على هذه التساؤلات على ضوء الأحكام الكلية أو الاجمالية لاتفاقية وارسو: فعندما يلحق بالبضاعة هلاك أو تلف وينجم عن ذلك ضرر بالشاحن يفترض خطأ الناقل الجوى. ويتعين على هذا الأخير اثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيوبها الذاتى مثل أن تكون البضاعة من الاشياء الهشة كالزجاج أو الفخار أو كانت الحيوانات مريضة بمرض أفضى إلى نفوقها. ويستطيع الناقل الجوى فوق ذلك اثبات خطأ الشاحن مثل سوء تغليف البضاعة. حينئذ يستطيع الشاحن إثبات أن الضرر نجم عن خطأ الناقل وحده كأن يكون التلف ناشئا عن شحن البضاعة أو وضعها فى خارج البرادات بالنسبة للمواد الغذائية القابلة للتلف. وهذا الإثبات لا يمنع الناقل الجوى من الإثبات بدوره أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها. وإذا ثبت أن الضرر ناجم عن خطأ مشترك بين الناقل الجوى والشاحن يجب توزيع المسئولية بينهما على ضوء مساهمة خطأ كل منهما

(١) وهذا التحديد الحصرى كان من اقتراح مندوبى بلجيكا وهولاندة فى مؤتمر لاهاى عام ١٩٥٥. وبالرغم من أن المندوب الفرنسى أخذ على عبارة طبيعة البضاعة وعبوها الذاتى غموضها وعدم دقتها وأشار إلى امكانية التمسك من قبل للناقلين الجويين فى استغلال هذا التفسير، استقرت العبارة فى نص البروتوكول.

فى أحداث الضرر . كذلك بالنسبة لحالة التأخير يستطيع الناقل الجوى اثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتى دون أن يكون للتأخير اذى أثر فى أحداث هذا الضرر^(١) .

ونرى ضرورة قياس فرض مساهمة كل من طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتى وخطأ الناقل الجوى فى أحداث الضرر على حكم مساهمة كل من خطأ الناقل الجوى والشاحن فى أحداثه . فلا يكون الناقل مسؤولا الا فى حدود تلك المساهمة مالم يثبت انه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها .

وخلاصة القول أن الأثر للجوهري المترتب على ورود شرط الاعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها يعمل فى نقل عبء اثبات خطأ الناقل الجوى على عاتق الشاحن بعد أن يكون الناقل قد أثبت دور طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتى أحداث الضرر .

المطلب الثانى

طرق دفع مسئولية الناقل الجوى

لن نتطرق إلى طرق دفع مسئولية الناقل الجوى فى ظل أحكام قانون التجارة والتى تتحدد بإثبات السبب الأجنبى فى وقوع الضرر مكثفين بالإحالة إلى ما ورد فى هذا الصدد فى القسم الأول من هذا المؤلف . ونقصر الحديث بالتالى فى هذا المقام على أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ . وتقوم مسئولية الناقل الجوى فى كل من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وبروتوكول لاهائى لعام ١٩٥٥ على أساس الخطأ المفترض ، والتزام الناقل الجوى بضمان سلامة المسافرين أو بالمحافظة على الأمتعة والبضائع أو بانجاز النقل فى مدة معقولة التزام ببذل عناية . لذلك يكون فى امكان الناقل الجوى دفع المسئولية فى حالتين نصت عليهما اتفاقية وارسو واستبقاهما بروتوكول لاهائى هما اتخاذ الناقل الجوى وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها من جانب وخطأ المضرور من جانب آخر .

(١) انظر فى ذلك POURCELET ، المرجع السابق ، ص ٧١ - ٧٢ .

وكانت اتفاقية وإرسو الأصلية تتضمن سبيلاً ثالثاً لدفع مسؤولية الناقل الجوى فى حالة نقل البضائع أو الأمتعة يتمثل فى إثبات الخطأ الملاحي. إلا أن بروتوكول لاهاي الذى هذا السبيل لدفع المسؤولية. ولئن كانت مصر منضمة إلى بروتوكول لاهاي إلا أن التنازع بين تطبيق أحكام اتفاقية وإرسو الأصلية وتطبيق أحكام بروتوكول لاهاي المعدلة لها قد يثور فى حالة انضمام إحدى الدولتين إلى كل من الاتفاقية والبروتوكول فى حين لا تكون الدولة الأخرى منضمة إلى البروتوكول مع انضمامها إلى الاتفاقية. وفى مثل هذا الفرض قد يرفض القاضى المعروض أمامه النزاع تطبيق أحكام الاتفاقية الأصلية لأن دولته منضمة إلى البروتوكول فتكون أحكامها مخالفة للنظام العام فى قانونه الوطنى. كذلك قد يستبعد تطبيق أحكام البروتوكول لعدم توافر شروط تطبيقه. فلا مñas فى مثل هذه الحالة من استبعاد النصين وتطبيق القانون الذى تشير إليه قواعد الإسناد فى قانونه الوطنى^(١).

لكن بفرض أن القانون الواجب التطبيق هو القانون المصرى فإن مؤدى المادة ٢٩٠ فقرة ١ من التقنين التجارى لعام ١٩٩٩ عدم جواز نفي المسؤولية تأسيساً على الأخطاء الملاحية. ذلك أن الناقل الجوى لا يستطيع دفع المسؤولية إلا بإثبات إحدى حالات السبب الأجنبى.

ونشير إلى أن قانون المستقبل يجعل من مسؤولية الناقل الجوى مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطر، وذلك باستثناء المسؤولية عن التأخير التى تظل قائمة على فكرة الخطأ المفترض. وفى ظل المسؤولية الموضوعية لا مجال لإثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوى أو تابعيه وإنما يظل لخطأ المضرور وحده أثره فى نفي رابطة السببية بين نشاط الناقل الجوى والضرر المتحقق^(٢).

(١) محمد فريد العريى، المرجع السابق، ص ٧٤.

(٢) ذلك أن الناقل لا يستطيع إثبات انتفاء الخطأ من جانبه لأن المسؤولية لا تقوم على فكرة الخطأ. كذلك لا يستطيع الاستناد إلى القرعة القاهرة للتمل من المسؤولية، ولا يبقى أمامه سوى إثبات خطأ المضرور. انظر مراد منير فهديم، المرجع السابق، ص ٦١.

ونعرض لأسباب دفع مسئولية الناقل الجوى فى النظام الدولى الوضعى فى الوقت الراهن: فنتناول أولاً اثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوى وإثبات خطأ المضرور وأخيراً اثبات الخطأ الملاحي الذى قد يثور فى بعض الأحوال كما رأينا.

أولاً، اثبات انتفاء خطأ الناقل الجوى،

تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو على أنه «لا يكون الناقل مسؤولاً إذا ثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادى الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها».

وويتضح من هذا النص أن هناك سبيلين يستطيع بهما الناقل الجوى اثبات انتفاء الخطأ من جانبه:

١- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادى الضرر؛

تعرض من جانب لمفهوم التدابير الضرورية، ولتأثير هذه التدابير من جانب آخر.

(أ) مفهوم التدابير الضرورية؛

أثار تحديد المقصود بالتدابير المنصوص عليها فى الاتفاقية جدلاً عميقاً فى الفقه كما اختلفت المحاكم فى شتى الدول حول تفسير هذه العبارة.

ويلاحظ أولاً أن نص مشروع اتفاقية وارسو كان يتضمن عبارة للتدابير المعقولة *Mesures Raisonables* وقد تم استبدال عبارة التدابير الضرورية *Mesures Nécessaires* بها بناء على طلب المندوب الموقفيين^(١).

ولقد اتجه رأى مرجوح إلى تفسير عبارة التدابير للضرورية تفسيراً حرفياً، واشترط أن يقوم الناقل الجوى بإثبات اتخاذ كل التدابير التى من شأنها أن تؤدى موضوعياً إلى منع حدوث الضرر. إلا أن غالبية الفقه والقضاء اتجهت إلى

(١) POURCELET، المرجع السابق، ص ٤٨.

أن المقصود بالتدابير هو التدابير لمعقولة التي يتخذها الناقل العادى فى الظروف المعتادة ويذهب إلى أن التعديل الذى طرأ أثناء مؤتمرو وأرسو هو مجرد تعديل فى الصياغة لا يمس مضمون الحكم الذى تضمنه مشروع الاتفاقية^(١).

الا أن الاتجاه الغالب انقسم فيما بينه حول الاثبات الذى يكلف به الناقل الجوى: فمن الفقه من انتهج تفسيراً موسعاً لهذا الاثبات واشترط الدليل الإيجابى على انتفاء الخطأ. ومعنى ذلك اذا كان سبب الحادث أو الحادثة مجهولاً لا يتحمل الناقل الجوى تبعه الاضرار الناجمة عنه اذ لا يكلف الناقل باثبات سبب وقوع الحادث^(٢). ومن الفقه على العكس من اشترط اقامة الناقل الجوى الدليل السلبى على انتفاء الخطأ بمعنى أنه يتعين على الناقل الجوى اثبات السبب الذى ادى إلى وقوع الحادث أو الحادثة مع ضرورة اثبات ان هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أى أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع مثل هذا الحادث^(٣). وبالتالي يتحمل الناقل الجوى نعمة السبب المجهول^(٤).

والفارق بين الرأيين أن الأول يكتفى لامكان التحلل من المسؤولية باثبات ان الناقل الجوى قد اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لتفادى الضرر بوجه عام فى حين يشترط الرأى الثانى ضرورة اتخاذ التدابير المعقولة لتفادى الضرر الذى وقع بالذات^(٥).

(١) انظر فى عرض الاتجاهين والتجريح بينهما: SESSELI، المرجع السابق، ص ٦٥ - ٧٢ ومحمد فريد العربى، المرجع السابق، ص ١٣٣ - ١٣٨. وأنظر فى اختلاف المحاكم فى تبني أى من الاتهامين الاحكام التى يشير اليها POURCELET، المرجع السابق، ص ٥١ - ٥٤. (٢) من أنصار هذا التفسير الموسع RODIERE، المرجع السابق، ص ٢٥٢ ف ٢٥١ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٥٤ وSESSELI، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٣) ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، ص ٤٦٤. وهذا ما حكمت به على سبيل المثال محكمة استئناف باريس فى حكمها الصادر بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٩٦١: مجلة دالوز، ١٩٧٢، قضاء ٧٠٧، تعليق SAINT - ALARY.

(٤) وللتخفيف من حدة هذا الرأى يتجه البعض إلى ضرورة افتراض سلوك الطاقم القويم فى حالة الظروف الطامسة أو امكانية اثبات انتفاء خطأ الناقل بالنسبة لكل سبب متوقع للحادث. انظر فى ذلك SESSELI، المرجع السابق، ص ٧١.

(٥) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٥٤.

ولكن كان هذا الرأي الأخير يراعى مصالح متلقى خدمة النقل الا أنه لا يمكن التسليم به من زاوية الصنعة القانونية. ذلك أن اتفاقية وارسو تكتفى بإمكان اثبات اتخاذ التدابير الضرورية لامكان دفع المسؤولية ولا تشترط مطلقاً اثبات سبب الضرر^(١)، بالإضافة إلى انه اذا كان يتعين على التدبير المتخذ أن يكون من شأنه تفادى الضرر فلا يتأتى التأكد من هذا الشرط اذا كان سبب الحادث أو الحادثة مجهولاً^(٢).

وعلى ضوء ذلك يستطيع الدافل الجوى دفع المسؤولية متى اثبت الأمور الآتى:

- ١- أن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية وروعى فى شأنها أحكام التحميل والقواعد الخاصة بأمنها.
 - ٢- أن الطائرة تخضع لصيانة دورية ودقيقة وانها كانت مزودة بالوقود الكافى لانمام الرحلة الجوية وقت الاقلاع.
 - ٣- ان الاقلاع تم متى كانت الاحوال الجوية تسمح بذلك.
 - ٤- ان افراد طاقم الطائرة حائزون على الاجازات التى تتطلبها القوانين واللوائح.
 - ٥- ان افراد طاقم الطائرة عنوا قبل الاقلاع بالحصول على كافة المعلومات اللازمة لضمان سلامة الرحلة الجوية^(٣).
- وتقدير تلك التدابير من شأن قاضى الموضوع. ويتدخل فى عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة اجهزة الانقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها^(٤). فخلاصة القول أنه يتعين على

(١) SÉSSELI، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٢) والقول بخير ذلك يجعل مجرد وقوع الضرر دليلاً على عدم اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتفاديه: رقت فخري، المرجع السابق، ص ١٥٥.

(٣) POURCELET، المرجع السابق، ص ٥١.

(٤) مسيحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

الناقل الجوي وتابعيه بذل العناية لتفادى وقوع الضرر بوجه عام. ويكفى إثبات هذه العناية للتحلل من كل مسئولية ولو كان السبب الذى أدى إلى وقوع الحادث أو الحادثة المنتجة للضرر مجهولا.

(ب) تأثير التدابير الضرورية:

إذا أثبت الناقل الجوي أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادى وقوع الضرر أمكنه دفع المسئولية التى يدعيها المضرور.

الا أن الناقل الجوي قد يعجز عن إثبات اتخاذه لهذه التدابير. وقد لا يكون اتخاذاها مستحيلا على ضوء ظروف الحالة. ومع ذلك يتفادى المسئولية إذا ثبت أن التدبير الذى لم يتخذه أو عجز عن إثبات اتخاذه له ليس من شأنه التأثير فى تفادى وقوع الضرر. ف سواء كان الناقل الجوي قد اتخذه أو لم يتخذه كان الضرر متحققا لا محال^(١). ومعنى ذلك أنه يتعين على الناقل الجوي إثبات سبب الضرر للتدليل على عدم تأثير التدابير فى حدوثه. وقد يدق هذا لاثبات فى كثير من الأحيان لكنه السبيل الوحيد للتحلل من المسئولية متى عجز الناقل الجوي عن إثبات اتخاذ التدابير الضرورية لتفادى الضرر بوجه عام.

٢- استحالة اتخاذ التدابير الضرورية:

لا يكون الناقل الجوي مسئولا عن الأضرار التى تلحق بمتلقى خدمة النقل متى كانت هناك استحالة فى اتخاذ الناقل الجوي أو تابعيه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر. وفى هذه الحالة يتعين على الناقل الجوي إثبات القوة القاهرة التى حالت دون اتخاذ التدابير الضرورية^(٢). والقوة القاهرة هى كل حدث لا يمكن توقعه ودفعه وليس للناقل الجوي يد فى حدوثه.

ويتعين تفسير هذا السبيل لدفع المسئولية تفسيراً ضيقاً. ذلك أن مخاطر

(١) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٣٤، فلرن SESSELI، المرجع السابق، ص ٦٩ الذى يقرر أن استحالة اتخاذ التدابير تشمل حالات القوة القاهرة وعيب البضاعة الذاتى وخطأ الغير.

الرحلة الجوية يجب توقعها بل ان الأحكام العامة للنظام القانوني للملاحة الجوية تستهدف في مجملها تأمين الملاحة الجوية من تلك المخاطر حفاظا على الأرواح والأموال. ويجب تقدير كل حالة على حدة: فقد قضى بأنه طالما لم يكن في مقدور الناقل الجوي مراقبة الركاب في المطار الاجنبي أثناء صعودهم إلى الطائرة كما لم يرخص له بوجود تابعين له مسلحين على متن الطائرة لم يستطع تقاضى الاضرار البدنية التي لحقت باحد المسافرين بفعل احد مختطفى الطائرة ولا يكون بالتالى مسؤولا عن هذه الاضرار^(١). كذلك اذا نجم تأخير اقلاع الطائرة عن عيب فنى طارئ لا دخل لإرادة الناقل الجوي فيه لا يكون مسؤولا عن الاضرار الناجمة عن التأخير^(٢). ومن هذه الأحوال أيضا التي سمحت للناقل الجوي بالتدخل من المسؤولية حالة هجوم طائرات حربية على الطائرة رغم انعدام ارتكاب قائد الطائرة فعلا يسمح بتعقب الدولة صاحبة الفضاء الجوي للطائرة^(٣).

ثانياً، خطأ المصروع:

تنص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على انه ولذا اثبت الناقل ان خطأ الشخص المصروع تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها.

ويأتى هذا النص بحكم عام يشمل حالات المسؤولية في نقل الركاب وفي نقل البضائع والأمتعة والمسؤولية عن التأخير^(٤).

(١) حكم محكمة استئناف باريس بتاريخ ١٩ يونيو ١٩٧٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٩، ص ٣٢٧.

(٢) محكمة مارسيليا الابتدائية، حكم بتاريخ ٣ فبراير ١٩٨١، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٨١، ص ٢٣٩.

(٣) محكمة استئناف باريس، حكم بتاريخ ٢٢ مارس ١٩٦٥، المجلة لفرنسية للقانون الجوي، ١٩٦٥، ص ٢٣٢.

(٤) تارن أبوزيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٣٩ الذى يتناول بالتفصيل خطأ الشخص المصاب ثم يقيس عليه خطأ المرسل، ص ٣٤١.

ونظرا للاختلاف الشديد بين موقف القوانين الوطنية المختلفة حول أثر خطأ المضرور على مسؤولية المدعى عليه في دعوى المسؤولية^(١)، لم يتم إرسال المؤتمرون في وارسو إلى حلول موحدة وأحكام موضوعية لتتضمنها الاتفاقية. فاكثفت هذه الأخيرة بوضع المبدأ العام المتمثل في إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها في حالة ارتكاب المضرور خطأ وأحالت إلى أحكام قانون القاضى المعروض امامه النزاع لتحديد حقوق الاطراف المتنازعين.

ولم يكن قانون الطيران المدني يتضمن أحكاما خاصة في هذا الشأن. وقد ترتب على ذلك انه في حالة عرض النزاع على القاضى المصرى كان يتعين على هذا الأخير تطبيق القواعد العامة في المسؤولية المدنية. وتنص المادة ٢١٦ من القانون المدني المصرى على انه «يجوز للقاضى أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بتعويض ما اذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في احداث الضرر أو زاد فيه».

وعلى ضوء هذا النص اذا أثبت الناقل الجوي أن المضرور يجد مصدره في خطأ المضرور وحده فلا يحكم عليه بتعويض ما، ويقر الفقه هذا الحكم بالقول أن خطأ المضرور يكون قد استغرق خطأ الناقل الجوي. اما اذا كان خطأ المضرور قد ساهم في احداث الضرر مع خطأ الناقل الجوي يتعين على القاضى الحكم بتوزيع المسؤولية بنسبة مساهمة كل خطأ منهما في احداث الضرر. واذا تعذر تحديد تلك النسبة يكون التوزيع بالتساوى^(٢).

(١) حول اختلاف القوانين الانجلوأمريكية عن القوانين اللاتينية في هذا الشأن بل اختلاف القانون البريطانى عن القانون الأمريكى انظر POURCELET، للمرجع السابق، ص ٥٩ - ٦٤. ولا تختلف احكام القانون البلجيكي عن الحلول التى تتبناها القوانين اللاتينية برجه عام: انظر LIT-VINE، المرجع السابق، ص ٢٦٥.

(٢) رفعت فخري، للمرجع السابق، ص ١٦٣، رقارن محمد فريد العريتي، المرجع السابق، ص ١٤٤، الذى يفسر نص المادة ٢١٦ مدنى مصرى على ضوء ما استقرت عليه احكام القضاء الفرنسى من توزيع المسؤولية بنسبة جسامه كل خطأ منهما إلى الآخر.

أما في ظل نفاذ أحكام التقنين التجاري الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ يمكن للناقل الجوي نفي المسؤولية باثبات خطأ الراكب أو خطأ المرسل أو المرسل إليه. لكن اذا اثبت المضرور أن خطأه لم يكن السبب الوحيد في احداث الضرر، يخفض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى خطأ المضرور الذي أثبتته الناقل الجوي^(١).

وما دامت اتفاقية وارسو قد احوالت إلى أحكام قانون القاضى فيتعين أن يكون سلوك المضرور مشكلا لخطأ في مفهوم هذا القانون. ويمكن أن تختلف حلول المحاكم في شتى الدول بسبب اختلاف مفهوم الخطأ في القوانين المختلفة^(٢).

ويقصد بالمضرور في نقل الركاب المسافرين نفسه بينما يقصد به في نقل البضائع أى من المرسل أو المرسل إليه مادام يحق لأيهما رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي. ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعى المرسل أو المرسل إليه اذ يمكن لخطتهم أن يستغرق خطأ الناقل الجوي أو يساهم معه في احداث الضرر^(٣).

ومن أمثلة خطأ المسافرين إلقاء نفسه من الطائرة بقصد الانتحار بالرغم من إحكام الناقل الجوي إغلاق أبواب الطائرة^(٤). ومن أمثلة خطأ المرسل الخطأ في

(١) المادة ٢٩٠ من التقنين التجاري.

(٢) قلند صدر قانون ١٩٤٥ ببريطانيا الذي عدل من أحكام «الاممال المساهم» Contributory negligence يمكن توزيع المسؤولية في حالة اشتراك خطأ المضرور مع خطأ المدين بالتعويض، في حين أن المضرور لا يستحق أى تعويض اذا ارتكب خطأ ما ولبا كانت جسامة خطأ المسؤل في القانون الأمريكى. وقد تختلف القوانين أيضا في تحديد مفهوم السلوك المكون للخطأ في تطبيق احكام المسؤولية المدنية.

(٣) رقت فخرى، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(٤) حكم محكمة باريس الابتدائية، ٢٧ يونيو ١٩٧٩، للمجلة للفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٩، ص ٣٢٥.

طريقة شحن شحنة من النحل والتأخر في اجراء الشحن مما أدى إلى هلاكها^(١).

ويثور التساؤل عن مدى تحمل الناقل الجوي للمسئولية عن الاضرار الناجمة عن عيب ذاتي في البضاعة المنقولة. فإذا كانت اتفاقية وارسو تبنيح للناقل الجوي أن يشترط اعفاءه من تلك المسئولية ففي هذه الحالة يكون مؤدى مفهوم المخالفة افتراض خطأ الناقل الجوي وتحمله للمسئولية في حالة عدم الاتفاق على الاعفاء من المسئولية. وذلك بالرغم أنه لا يمكن اعزاء الضرر هذا لمالك صادر من الناقل الجوي^(٢).

ونشير أخيراً إلى أنه في ظل قانون المستقبل حيث تكون مسئولية الناقل الجوي مسئولية موضوعية في أغلب الفروض يصير اثبات خطأ المضرور الطريق الرئيسي بل الأوحده لدفع المسئولية.

ثالثاً: الخطأ الملاحي،

كانت الفقرة الثانية من المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو قبل الغائها بموجب بروتوكول لاهاي تقضى بأن الناقل لا يكون مسئولاً في نقل البضائع والأمتعة إذا اثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

وهذا الحكم مقصور على نقل البضائع والأمتعة دون نقل المسافرين. وهو مستوحى من نص المادة الرابعة فقرة ثانية من معاهدة سندات الشحن الموقعة ببروكسل عام ١٩٢٤ والتي تعفى الناقل البحري من المسئولية عن الخطأ الملاحي والخطأ في ادلة السفينة^(٣).

(١) محكمة أكن ان بروفانس الاستئنافية، حكم بتاريخ ٣١ يناير ١٩٥٢، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٥٢، ص ٥٩.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٦٨.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٥٩.

ولكى يستطيع الناقل الجوى التحلل من المسؤولية يتعين عليه اثبات أن الضرر قد نجم عن خطأ ملاحى وأنه وتابعه اتخذوا كافة التدابير الضرورية من كافة الوجوه الأخرى لتفادى الضرر^(١).

١- مفهوم الخطأ الملاحى:

يستبعد الخطأ الملاحى الأخطاء التجارية التى قد يرتكبها الناقل الجوى عند استلام البضاعة وشحنها ورحلتها على متن الطائرة أو عند تفريغها وتسليمها. ويشمل الخطأ الملاحى الأخطاء الفنية التى يرتكبها أعضاء هيئة قيادة الطائرة فى قيادتها أو تسييرها أو فى الملاحة^(٢)، مثل الأخطاء التى يرتكبونها عند الإقلاع أو الهبوط أو عند ضبط معدات الطائرة أو فى إرسال واستقبال الرسائل الأرضية المتعلقة بالطيران^(٣).

٢- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادى الضرر:

تقضى الاتفاقية بأنه يتعين على الناقل الجوى اثبات أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية من كافة الوجوه الأخرى لتفادى وقوع الضرر. وتمتد هذه التدابير إلى تلك المتعلقة بقيادة الطائرة وتسييرها والملاحة باستبعاد الخطأ الملاحى الذى ارتكب بالفعل، ولا يجوز قصرها على التدابير المتعلقة بمهام أشخاص آخرين باختلاف أعضاء هيئة قيادة الطائرة^(٤). فيكون الناقل الجوى مسؤولاً عن خطأ قائد الطائرة الملاحى إذا لم يكن حائزاً لإجازة خاصة بطراز الطائرة التى يقودها، أو إذا لم يكن طاقم الطائرة مزوداً بالخرائط والأجهزة اللازمة لتأمين سلامة الملاحة الجوية.

(١) قارن رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٠ الذى يفسر نص الاتفاقية على أنه يعزى الخطأ الملاحى إلى أى شخص لأن النص ينصرف إلى تحديد طبيعة الأخطاء المرتكبة دون أشخاص مرتكبها.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٦٠ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٠.

(٣) فى هذا المعنى: رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧١.

(٤) POURCELET، المرجع السابق، ص ٦٨.

ولقد انتقد الفقه حكم اتفاقية وارسو بجعل الخطأ الملاحي مبررا لاعفاء الناقل الجوي من المسؤولية خاصة انه يفرق بين نقل المسافرين من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر^(١). لذلك اتجه بروتوكول لاهاى إلى إلغاء هذا السبيل لدفع مسؤولية الناقل الجوي.

وبالإضافة إلى ذلك لم يكن الناقلون الجويون يجدون فى حكم اتفاقية وارسو سبيلا وجيها لدفع المسؤولية. ذلك أن نقل الركاب والبضائع والأمتعة يتم عادة على طائرة واحدة فيكون تمسك الناقل الجوي بالخطأ الملاحي لدفع مسؤوليته عن الاضرار التى تلحق بالبضاعة أو الأمتعة تأكيدا لمسؤوليته عن الاضرار البدنية التى تلحق بالمسافرين، مما جعل للخطأ الملاحي كسبب لدفع المسؤولية أهمية محدودة للغاية.

المبحث الثاني

أحكام التعويض عن الأضرار

جعلت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض. وفى ذلك حماية لمصالح متلقى خدمة النقل اذ يعفون من إثبات خطأ الناقل. ومن جانب آخر جعل قانون التجارة مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية مفترضة ليتحقق بذلك الهدف ذاته وهو إعفاء المضرور من عبء إثبات وجه إنحراف الناقل أو تابعيه فى السلوك. وفى المقابل اقرت الاتفاقية مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي بوضع حدود قصوى للتعويضات التى يلتزم بدفعها. ومع ذلك نصت الاتفاقية كما نص قانون التجارة على بعض الحالات تكون عندها مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة فلا يجوز له التمسك بأحكام تحديد المسؤولية الواردة بأى منهما.

(١) محمد فريد العرينى: المرجع السابق، ص ١٤٣ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٧ و POURCELET، المرجع السابق، ص ٦٩.

المطلب الأول

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

يجب بيان مفهوم تحديد مسؤولية الناقل الجوي قبل العرض للحدود القصوى للتعويضات .

أولاً، مفهوم تحديد مسؤولية الناقل الجوي:

الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر. ويتمثل في ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب. وفي مجال المسؤولية العقدية لا يتقرر التعويض إلا عن الاضرار المتوقعة، ما لم يكن الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم إذ في هذه الحالة يسأل المدين عن كافة الاضرار المتوقعة وغير المتوقعة^(١).

وتتعرض الملاحة الجوية لمخاطر جسيمة، كثيراً ما تقضى إلى هلاك الارواح والاموال الموجودة على متن الطائرة، فضلاً عن الاضرار التي تلحقها بالطائرة ذاتها. ويؤدي الزام الناقل الجوي بدفع تعويضات عن كافة الاضرار في جميع الاحوال إلى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل الجوي، ففضلاً عن احتمالات عجز الناقل الجوي عن دفع قيم التعويضات المطلقة، فإن مركزه المالي يتأثر تأثراً سلبياً بالغاً من اقتقاده للطائرة من جانب ومن التزامه بدفع التعويضات من جهة أخرى^(٢).

وإذا كان في مقدور الناقل الجوي تجاوز مخاطر الملاحة عن طريق التأمين الجوي، سواء بالتأمين على الطائرة أو بالتأمين من مسؤوليته، فإنه يصعب على المؤمنين الجويين قبول تحملهم قيم التعويضات المطلقة: فمن جانب يصعب على المؤمن تقدير احتمالات الخطر وتقدير قسط التأمين المتفق عليه مع ترك قيم التعويضات مطلقة، ومن جانب آخر يصبح عبء التأمين ثقيلاً مع اطلاق

(١) وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن المشرع للتجاري حدد المقصود بالنش والخطأ الجسيم في مجال النقل بوجه عام : المادة ٢١٦ من للتقنين التجاري.

POURCELET, op. cit., p. 78 - 80.

(٢)

مسئولية الناقل الجوي مما يؤدي الى ارتفاع تكلفة التأمين بالنسبة الى الناقلين الجويين والى احجام المؤمنين الجويين عن خوض مجال التأمين الجوي^(١).

ولا تعتبر المبالغ النقدية التي يحددها للتقنين التجاري أو اتفاقية تحديدًا جزافيا للضرر الذي يلحق بمتلقى خدمة النقل، وإنما هي حدود قصوى للتعويضات لا يجوز الزام الناقل الجوي بالوفاء بما يجاوزها.

لذلك يتعين على القاضي ان يحدد عناصر الضرر في ضوء القواعد العامة للمسئولية المدنية توصلًا الى تقييم التعويض المقابل لهذا الضرر. فإذا كان التعويض كما يقدره القاضي متجاوزًا الحد الأقصى للتعويض المقرر قانونًا، لا يحكم الا بالحد الأقصى للتعويض. ومؤدى هذا عدم حصول المضرور الا على الحد الأقصى للتعويض.

اما اذا قدر القاضي التعويض عن الضرر بما يقل عن الحد الأقصى للتعويض المقرر قانونًا، فلا يحكم القاضي الا بالتعويض المقابل للضرر دون التفتت الى الحد الأقصى. ومؤدى هذا حصول المضرور على تعويض كامل عن الضرر الذي لحق به، ما دام الامر لا يفرض الى تجاوز الحد الأقصى للتعويض المقرر قانونًا^(٢).

(١) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص ٧٤١.

(٢) ويثور التساؤل مع ازساء مبدأ المسئولية المحدودة للناقل الجوي عما اذا كان في مقدور المرسل اليه الاستناد الى المادة ٢٤٩ من التقنين التجاري عند اثارة مسئولية الناقل الجوي.

فالمادة المذكورة اخذت بفكرة التترك في مجال نقل الاشياء، ويعنى التترك انه في حالة تلف الشيء أو تأخر وصوله بحيث لم يعد صالحًا للغرض منه وثبتت مسئولية الناقل عن التلف أو التأخير، جاز لمطالب التعويض ان يتخلى له عن الشيء مقابل الحصول على تعويض يتدر على اساس هلاك الشيء كليًا.

وهذا النظام ارساه القضاء الفرنسي في مجال النقل الجوي بالرغم من غياب النص عليه، وهو المعروف باسم *Laissé pour compte* انظر : ESCARRA et RAULT, op. cit., No 964 - 965.

فاعمال حق التترك رهين بانقطاع مصلحة المرسل اليه في البضائع، اما بسبب التلف واما بسبب تأخر وصولها، بحيث لم تعد البضائع صالحة للغرض منها. واذا يتخلى المرسل اليه عن -

ثانياً : الحدود القصوى للتعويضات ،

يعين قانون التجارة وكذلك اتفاقية وارسو حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم الناقل الجوي بدفعها مميّزاً في ذلك بين نقل الأشخاص من جهة ، ونقل البضائع والأمتعة المسجلة من جهة أخرى .

إلا أنه كان لزاماً على الاتفاقية الدولية تبني وحدة قياس للحدود القصوى للتعويضات تكون قابلة للتطبيق في مختلف الدول المتعاقدة . لذلك يجب بحث كيفية حساب الحد الأقصى للتعويض في ضوء أحكام اتفاقية وارسو .

(أ) الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص ،

تنص المادة ٢٢/١ من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي على أنه «في نقل الأشخاص ، تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك . فإذا أجاز القانون للمحكمة المعروض عليها النزاع

= البضائع للناقل مقابل الحصول على تعويض عنها بقدر على أساس هلاكها هلاكاً ، تجلّى أهمية الترك متى كانت مسؤولية الناقل مطلقة ، بمعنى التزامه بتعويض كامل الضرر كما تقتضيه بذلك القواعد العامة للمسؤولية المدنية .

ولذلك لم يأخذ المشرع البحري بنظام الترك في مجال للنقل البحري للبضائع وحال مسؤولية الناقل البحري مسؤولية محدودة . بل إن المادة ٢١٩ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ كدّت ان الشاحن أو من له حق تسلم البضائع لا يبرأ من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر . أضف إلى ذلك أنه يمكن في المجال البحري ترك البضائع للزمن البحري مقابل حصول المصلّمين على مبلغ التأمين بأكمله ورغم أن البضائع لم تهلك هلاكاً كلياً : المادة ٣٩٢ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

وتجدر الإشارة إلى أن انقطاع مصلحة المرسل إليه في البضائع لا يعنى زوال كل قيمة لها ، وإلا ما كان لنظام الترك ثمة فائدة ، على الأقل من منظور الناقل . ولذلك ليس هناك ما يمنع من إفادة المرسل إليه في مجال النقل الجوي من نظام الترك المقرر بالمادة ٢٤٩ من القانون التجاري ، مع مراعاة وجوب التقيد بالحد الأقصى للتعويض المقرر بالمادة ٢٢٩ فقرة ٢ من القانونين ، ما لم تكن إحدى حالات مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة متوفرة . ومن شأن تحديد مسؤولية الناقل الجوي عزوف المرسل إليه عن ترك البضائع في اغلب الأحوال ، وإن تكون له مصلحة حقيقية في الترك إلا في حالات المسؤولية غير المحدودة .

أن يكون التعويض فى صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور. ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، أن يضع للمسئولية حدا أكبر.

ولقد تضمن تعديل بروتوكول لاهائ للنص الأصلي لاتفاقية وارسو تحديثين: الأول وهو الأهم يتمثل فى مضاعفة الحد الأقصى للتعويض اذ صار مائتين وخمسين ألف فرنك بعد أن كان مائة وخمسة وعشرين ألف فرنك^(١). أما الثانى فيتمثل فى استبدال عبارة «المتعلقة بكل راكب» بعبارة «قبل كل مسافر» الواردة بنص اتفاقية وارسو الأصلية، وذلك لما كانت العبارة الأصلية تثيره من لبس زال بالتأكيد على عدم جواز تجاوز الحد الأقصى للتعويض سواء قبل الراكب أو قبل الغير ولما كان أساس الدعوى المرفوعة على الناقل^(٢).

ويمثل هذا المبلغ الحد الأقصى الذى يلتزم الناقل الجوى الوفاء به سواء كان الضرر الذى يلحق بالمسافر ناجما عن وفاته أو جرحه أو أى اذى بدنى آخر أو عن التأخير^(٣). أما عن الاضرار التى تصيب الأمتعة الخفيفة التى يصطحبها المسافر معه على متن الطائرة فتتصل الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو على أن تكون مسئولية الناقل للجوى محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل مسافر. ويتحدد هذا المبلغ بخمسمائة جنيه فى قانون التجارة^(٤).

ويمكن لقاضى الموضوع أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب اذا كانت أحكام قانونه تسمح بذلك. ولكن يشترط فى هذه الحالة الا يزيد رأس مال

(١) ولقد عدل بروتوكول جوتايمالا لعام ١٩٧١ لحد الأقصى للتعويض فجعله فى حالة الاضرار البدينية مليون وخمسمائة ألف فرنك وفى حالة للتأخير اثنين وستين ألفا وخمسمائة فرنك لكل راكب.

(٢) رافعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٥.

(٣) جاء نص الفقرة الأولى من المادة ٢٢ من الاتفاقية مطلقا ومتعلقا بنقل الاشخاص دون تحديد للاضرار التى يقرر لتعويضها الحد الأقصى المنصوص عليه. وبما أن الناقل الجوى مسئول عن التأخير فى حالة نقل الاشخاص كان الحد الأقصى للتعويض هو ذلك الذى نصت عليه المادة ٢٢ فقرة أولى من الاتفاقية.

(٤) المادة ٢٩٢ فقرة (٣) من القانون .

المرتب عن الحد الأقصى للتعويض. وقد حرصت اتفاقية وارسو على تأكيد ذلك
لأن تكون صورة المرتب سبيلا للتحايل على أحكام المسؤولية المحدودة.

وإذا حكم بالحد الأقصى للتعويض فإنه لا يشمل مصاريف دعوى المسؤولية
أو اتعاب المحامين أو أى رسوم أو مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى. ويكون
للمحكمة المعروض عليها النزاع الحكم بذلك المصاريف والمبالغ وفقا لأحكام
قانونها الداخلى. ويضاف ما تحكم به المحكمة فى هذا الصدد إلى الحد الأقصى
للتعويض المحكوم به^(١).

هذا وتجهز الاتفاقية للطرفين الناقل الجوى والمسافر الاتفاق على تشديد
مسؤولية الناقل الجوى بتحديد حد أقصى للتعويض يفوق ذلك الذى حددته
الاتفاقية أو القانون. ولكن يجب أن يكون الأمر متعلقا باتفاق بين الناقل الجوى
والمسافر، وبالتالي لا يعد للتأمين الذى يبرمه الناقل الجوى لمصلحة المسافرين
بمبلغ يفوق الحد الأقصى للتعويض اتفاقا على رفع الحد الأقصى فى مفهوم
الاتفاقية^(٢).

ويتعين أن يكون الاتفاق بين الناقل الجوى والمسافر خاضعا لمسؤوليتهما
بمعنى انه اذا كان مفروضا على اى منهما لا تكون بصدد اتفاق على رفع الحد
الأقصى للتعويض فى مفهوم الاتفاقية. وعلى ذلك لا يعد اتفاق مونتريال لعام
١٩٦٦ اتفاقا على رفع الحد الأقصى لانه مفروض على شركات الطيران من
قبل هيئة الطيران المدنى الأمريكى^(٣).

ويكرتب على مثل هذا الاتفاق بين الناقل الجوى والمسافر رفع الحد الأقصى
للتعويض الذى يلتزم الناقل الوفاء به. وهو مثله فى ذلك مثل الحد الأقصى
القانونى ليس من قبيل التقدير الجزافى بل هو مجرد سقف للتعويض لا يجوز

(١) المادة ٢٢ فقرة رابعة من اتفاقية وارسو بعد تعديل بروكول لاهى للمادة.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٦.

(٣) محمد فريد للحريى، المرجع السابق، ص ١٦٧ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٧.

تجاوزه وإنما لا يشترط بلوغه^(١). كل ما فى الأمر أنه اذا كانت قيمة الضرر تقع بين الحد الأقصى المنصوص عليه فى اتفاقية وارسو والحد الأقصى المتفق عليه تعين الالتزام بالوفاء بقيمة الضرر الحقيقى احتراماً للاتفاق الخاص مادام الضرر لايجاوز الحد الأقصى المقرر فى هذا الاتفاق.

(ب) الحد الأقصى للتعويض فى نقل البضائع والأمتعة المسجلة،

تنص المادة ٢٢ فقرة ثانية (أ) من اتفاقية وارسو على أنه «وفى نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنكاً عن كل كيلو جرام، مالم يذكر المرسل مصلحته فى التسليم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفى مقابل أن يدفع رسماً اضافياً اذا اقتضى الأمر. وعندئذ يكون الناقل ملتزماً بأن يدفع التعويض فى حدود المبلغ المذكور، مالم يقدّم الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل فى التسليم، ويحدد الحد الأقصى للتعويض فى قانون التجارة بمبلغ خمسين جنياً عن كل كيلو جرام^(٢)».

(١) كىضية حساب التعويض المحكوم به:

ويتضح من نص اتفاقية وارسو أن الحد الأقصى للتعويض يتحدد بمبلغ مائتين وخمسين فرنكاً عن كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع فى كل حالة تثور فيها مسؤولية الناقل الجوى إما بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حالة التأخير فى انجاز النقل للجوى، بينما الحد الأقصى للتعويض عن هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع هو خمسون جنياً عن كل كيلو جرام .

ولكى يحدد القاضى المعروض عليه النزاع قيمة التعويض المستحق لابد اذن من تحديد وزن البضائع أو الأمتعة المسجلة . فلو أن وزنها مائة كيلوجرام

(١) فى هذا المعنى محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٧ . ويراعى أن الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض قد تصلحه زيادة فى سعر النقل : POURCELET، المرجع السابق، ص ٨٩.

(٢) المادة ٩٢ فقرة (٢) من القانون .

على سبيل المثال كان التعويض المستحق (٢٥٠ × ١٠٠) أى مائتين وخمسين ألف فرنك^(١)، بينما يكون التعويض المستحق فى ظل القانون المصرى (٥٠ × ١٠٠) أى خمسة آلاف جنيه.

ولم تعدل أحكام بروتوكول لاهائى الحد الأقصى للتعويض المحدد فى اتفاقية وارسو. وقد استيقنته اتفاقية جواتيمالا لعام ١٩٧١ أيضا بالنسبة إلى نقل البضائع. اما فيما يتعلق بالأمثلة فقد رفعت هذه الاتفاقية الحد الأقصى فى حالات الهلاك والتلف والصياح والتأخير إلى خمسة عشر ألف فرنك.

ولقد استحدثت بروتوكول لاهائى حكما لم يكن واردا بالاتفاقية الأصلية تتضمنه المادة ٢٢ فقرة ثانية (ب) يواجه الصياح أو التلف أو التأخير الذى يلحق جزءا من الأمثلة المسجلة أو البضاعة أو أى شئ فيها. وفى هذا الصدد يفرق الحكم المستحدث بين فرضين:

الأول: وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمثلة المسجلة دون أن يؤثر هذا الضرر الجزئى فى قيمة الطرود الأخرى. فى هذه الحالة لا يؤخذ فى الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود وحدها التى لحقها الضرر، وذلك بصرف النظر عما اذا كان قد صدر عن كافة الطرود أو الأمثلة المسجلة خطاب نقل واحد أو اتصال أمثلة واحد أو أكثر^(٢).

الثانى: وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمثلة لكن الضرر يؤثر فى قيمة الطرود الأخرى، كما لو كانت البضاعة المنقولة تتمثل فى آلة تم توزيع اجزائها على عدة طرود فيؤثر هلاك أو تلف جزء منها فى قيمة باقى الاجزاء. وفى هذه الحالة يؤخذ مجموع وزن الطرود كلها فى الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض من أجل أن يغطى ما لحق البضاعة أو الأمثلة من ضرر جزئى وما

(١) لم يعد بيان وزن الأمثلة أو البضاعة من البيانات الإلزامية لإيصال الأمثلة أو خطاب النقل الجوى بعد توقيع بروتوكول لاهائى، إلا أن المادة الثامنة من بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ أعادت هذا البيان بالنسبة لنقل البضائع.

(٢) قارن رفعت فخرى، للمرجع السابق، ص ١٨٥.

انتقصت قيمته بالتبعية^(١). لكن بروتوكول لاهاى اشترط لتطبيق هذا الحكم أن تكون كافة الطرود مشمولة بإيصال أمتعة واحد أو بخطاب نقل جوى واحد. اما اذا صدرت عدة ايصالات أو خطابات فلا يؤخذ فى الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التى لحق بها الضرر.

(٢) الاعتداد بالإعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة:

تقضى اتفاقية وارسو بأن الحد الأقصى للتعويض هو مائتان وخمسون فرنكا عن كل كيلو جرام مالم يذكر المرسل «مصلحته فى التسلم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفى مقابل أن يدفع رسما اضافيا ...»، ولقد تضمن قانون التجارة الحكم ذاته.

(١) معنى المصلحة المذكورة:

يعتبر بعض الفقه أن ذكر المرسل للمصلحة فى التسلم هو اعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة المنقولة^(٢)، فى حين يقرر البعض الآخر أن هناك فرقا بين المصلحة فى التسلم التى قد تفوق قيمة البضاعة أو الأمتعة وبين تلك القيمة^(٣). ومن الملاحظ أن الناقلين الجويين الاعضاء فى الاتحاد الدولى للنقل الجوى يقبلون اعلانات قيمة البضاعة دون اعلانات المصلحة فى التسلم. وفى هذه الحالة يكون الناقل الجوى ملتزما بالتعويض فى حدود القيمة المعلنة، ويستطيعون بالتالى المنازعة فيها إذا كانت مبالغاً فيها إلى درجة كبيرة.

(ب) شروط إعمال الحكم:

يتضح من نص الفقرة الثانية (ب) من المادة ٢٢ من الاتفاقية، أن هناك شروطاً يجب توافرها لإعمال حكم هذه الفقرة:

(١) أن يتم إعلان القيمة عند تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل الجوى.

(١) محمد فريد العريلى، المرجع السابق، ص ١٤٩.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٣٠١.

فلا يعتد بأى إعلان يتحقق بعد التسليم^(١)، وإنما يخضع التعويض فى هذه الحالة لحكم المادة ٢٢ فقرة ثانية (أ) .

وتكون العبرة بالقيمة المعلنة وليس بالقيمة الحقيقية للبضاعة. إلا أن الاتفاقية تجيز للناقل الجوى أن يقيم الدليل على أن القيمة المعلنة تتجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل فى التسليم، فإذا ما فسرنا المصلحة فى التسليم على أنها قيمة البضاعة يصير للناقل الجوى حق اثبات القيمة الحقيقية للبضاعة ولا يلتزم بالتالى بالتعويض إلا فى حدود القيمة الحقيقية^(٢) .

ولا يشترط أن يكون الاعلان مدونا فى ايصال الأمتعة أو خطاب النقل الجوى^(٣) . ذلك أن بروتوكول لاهاى لم يشترط ذلك بالاضافة إلى عدم تمتع وثائق النقل الجوى بحجية مطلقة فى الاثبات، فيجوز اقامة الدليل بشتى الطرق على تحقق الاعلان وقت التسليم .

ولكن يجب أن يكون الاعلان بقصد تقرير مسؤولية الناقل الجوى بما يجاوز الحد الأقصى المقرر بالاتفاقية^(٤) . فلو تبين من ظروف الحال أن الاعلان لم يكن يستهدف تعديل أحكام المسؤولية فلا مجال لتطبيق حكم المادة ٢٢ فقرة ثانية (ب)^(٥) .

(٢) أن يدفع المرسل الرسم الاضافى المقرر، فلا يكفى مجرد الاعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة لى يتقرر التزام الناقل بالتعويض فى حدود هذه

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٨١ .

(٢) ويعتبر الدكتور محمد فريد العريلى إعلان القيمة اتفاقاً على وضع حد أقصى للتعويض أعلى من ذلك الذى قرره الاتفاقية، وبالتالي إذا لم يتجاوز الضرر الحقيقى هذا الحد الأقصى المتفق عليه لا يكون الناقل الجوى ملزماً سوى بتعويض الضرر الحقيقى: المرجع السابق، ص ١٦٨ .

(٣) قارن محمد فريد العريلى، المرجع السابق، ص ١٦٨ .

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٨١ .

(٥) فإذا كان الإعلان لأغراض التأمين أو موجهاً لمصلحة الجمارك لا يكون مستهدفاً تعديل أحكام التعويض. انظر محكمة بيروت المدنية، حكم بتاريخ ٣ أكتوبر ١٩٥٨، المجلة الفرنسية للقانون للجوى، ١٩٦٠، ص ٦٢ .

القيمة، وإنما يتعين على المرسل الوفاء بالرسم الإضافي الذي قد يقرره الناقل الجوي مقابل تحميله بالتعويض على النحو الجديد.

فإذا كان هذا الرسم مقررا ولم يتم المرسل بالوفاء به لا مجال لإلزام الناقل الجوي بالوفاء بتعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية، أى مائتين وخمسين فرنكا عن كل كيلو جرام.

والرسم المقرر هنا يختلف عن الأجرة الإضافية التي قد يتطلبها الناقل الجوي عند نقل الأشياء الثمينة كالمجوهرات والسبائك الذهبية والنقود والحف، لأنها تتطلب منه عناية خاصة ورقابة مشددة يستحق عنها اجرا إضافيا. أما الرسم الإضافي فهو يقرر مقابل تحمل الناقل الجوي تعويض أعلى من الحد الأقصى المقرر^(١). ويكون هذا الرسم مستحقا بالإضافة إلى الأجرة الإضافية التي يتطلبها الناقل الجوي لنقل الأشياء الثمينة إذا أعلن المرسل قيمتها بقصد إلزام الناقل الجوي بالتعويض في حدود هذه القيمة^(٢).

(جـ) كيفية حساب الحدود القصوى للتعويضات:

يحدد قدر التعويض في قانون التجارة بالعملة الوطنية أو بالجنيه المصري. بينما تستخدم اتفاقية وارسو الفرنك كوحدة حسابية للتعويضات التي يلتزم الناقل الجوي الوفاء بها.

وتتضمن الفقرة الخامسة من المادة ٢٢ المعدلة من اتفاقية وارسو بأن «المبالغ المبينة بالفرنك في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة وستين ونصف ميلليجرام من الذهب عيار تسعمائة في الألف. وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية في حالة رفع دعوى قضائية، وفقا لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم».

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٣٠١.

(٢) قارن أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٤٧.

إذا الفرنك المقصود في الاتفاقية هو الفرنك الذهب المعروف باسم الفرنك بوانكاريه Poincaré^(١) ، الذي يحدد على أساس خمسة وسعين ميلليجرام ونصف ميلليجرام من الذهب عيار تسعمائة في الألف. وتجدر الإشارة إلى أن الفرنك الذهب في اتفاقية وارسو هو مجرد وحدة قياس المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل للجوى حتى لا يتأثر المضربون فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها^(٢). لكن الوفاء يتم بالعملة الوطنية ولم تفرض الاتفاقية مطلقا إمكانية الوفاء بقيمة التعويض بالذهب. وبالتالي لا يجوز استبعاد تطبيق أحكام الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل للجوى بحجة أن تلك الأحكام تخالف النظام العام الداخلي بعد أن تم تحريم الوفاء بالذهب وصار للعملة الوطنية الورقية سعر الزامي^(٣).

وإذا كانت الاتفاقية تشير إلى تحويل المبالغ المنصوص عليها فيها إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية إلا أنها لم تحدد سعر الصرف الذي يتعين التعويل عليه عند التحويل. وهذا النقص في الاتفاقية أثار صعوبات شديدة واختلافات جذرية بين المحاكم: فالاتفاقية صدرت في وقت كانت الجماعة الدولية فيه تأخذ بقاعدة الذهب بمعنى أن قيمة العملات الوطنية تتحدد بحجم الغطاء الذهبي الذي تملكه الدولة. ويساهم هذا الغطاء في تحديد سعر رسمي للعملة الوطنية الورقية حتى بعد أن صار لها سعر الزامي بمعنى عدم جواز تحويل العملة الورقية إلى ذهب. والآن بعد أن هجرت الجماعة الدولية قاعدة الذهب تعذر تحديد الرابطة بين المحتوى الذهبي لمختلف العملات الوطنية.

(١) وقد تقرر هذه العملة بموجب القانون الفرنسي الصادر في ٢٥ يونيو ١٩٢٨ والذي جاء خلفا للفرنك جرمينال Germinal.

(٢) سميحة التليوي، المرجع السابق، ص ١٠٨.

(٣) وقد تتمادى المحاكم ليس فقط في استبعاد أحكام المسؤولية المحدودة للناقل للجوى الواردة في اتفاقية وارسو وإنما في استبعاد أحكام الاتفاقية كلها وتطبيق أحكام القانون الذي تشير إليه قاعدة الاسداد في قانون القاضي، وإذا كان هذا القانون هو القانون المصري وقع القاضي في حلة مفرغة نظرا لإحالة القدين للتجاري إلى أحكام الاتفاقيات الدولية السارية في مصر وهي حتى الآن لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

وانتهت بعض المحاكم إلى التعويل على سعر الذهب في السوق الحرة لما فيه من صالح لمثلقي خدمة النقل^(١). إلا أن البعض الآخر منها ظل يتمسك بالسعر الرسمي للذهب^(٢). بل أن بعض المحاكم الفرنسية قامت بحساب التعويض بالفرنكات الفرنسية الحالية على أساس أن هذه الفرنكات هي التي خلفت الفرنك بوانكاريه^(٣).

وإذا كانت بروتوكولات مونتريال الاربعة لعام ١٩٧٥ قد استبدلت حقوق السحب الخاصة بالفرنك بوانكاريه^(٤)، إلا أن هذه البروتوكولات لم تدخل حيز النفاذ بالإضافة إلى أن حساب التعويض بحقوق السحب الخاصة مقصور على الدول الاعضاء في صندوق النقد الدولي^(٥). ولذلك بظل لتحديد سعر الصرف الذي يعمل عليه عند تحويل الفرنكات بوانكاريه إلى وحدات دفع وطنية أهمية قصوى.

نستبعد أولاً السعر الرسمي للذهب لأنه لم يعد له وجود في العديد من الدول اللهم إلا في المعاملات التي تربط بين البنوك المركزية بعضها البعض. يضاف إلى ذلك أن انضمام مصر إلى عضوية صندوق النقد الدولي والتزامها باتفاقيات بريتون وودز لعام ١٩٤٤، وبالأخص التعديل الثاني الذي أدخل عليها بجمايكا عام ١٩٧٦، قد أدى إلى انتهاء كل ارتباط رسمي بين النقود الوطنية والذهب^(٦).

(١) انظر في ذلك رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٨٩.

(٢) على سبيل المثال انظر حكم محكمة استئناف باريس بتاريخ ١١ يونيو ١٩٧٥، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٦، ص ١٢٧.

(٣) حكم محكمة استئناف باريس الصادر في ٣١ يناير ١٩٨٠، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٨١، ص ١٤٨.

(٤) انظر في ذلك محمد فريد الحريتي، المرجع السابق، ص ١٥٣-١٥٤.

(٥) وبالتالي كانت تستبعد دول المعسكر الشرقي نظراً لعدم عضويتها في الصندوق، على الأقل حتى عهد قريب.

(٦) وهو التعديل الذي أصبح نافذاً في يناير ١٩٧٨، انظر:

LATRON: Fonds Monétaire International. Droits de Tirage spéciaux, incidence sur les conventions maritimes internationales, op. cit., p. 751.

كذلك لا يمكن الأخذ بآخر سعر رسمي للذهب حدده تشريع وطنى لما فى ذلك من اجحاف بحقوق المضربين، بالإضافة إلى الطابع التحكمى للتشريعات الوطنية فى تحديد هذا السعر حماية لعملاتها الوطنية. ثم أن فى ذلك اهدار لحكم هام استحدثه بروتوكول لاهاي مؤداة تحويل المبالغ المنصوص عليها فى الاتفاقية وفقا لسعر الذهب للعملات الوطنية يوم صدور الحكم، فيكون الاستناد إلى تشريع يحدد سعرا رسميا لم يعد نافذا يوم صدور الحكم اهدارا لحكم بروتوكول لاهاي.

ويبقى لنا حساب التعويض بالفرنك الفرنسى أو وفقا لسعر الذهب فى السوق الحرة: ويتفق المعياران فى انهما يحققان رائد الاتفاقية من توحيد العملة التى يتم على أساسها تحديد التعويض الذى يلتزم الناقل الجوى الوفاء به فى الزمان والمكان. الا أن الفرنك الفرنسى عرضة للخضوع لتدخلات السلطات العامة فى فرنسا تصعيدا لقيمته أو تخفيضا لها، ولا يتصور ترك مصير المضربين فى شتى انحاء العالم للمصالح النقدية للدولة الفرنسية. ويلاحظ أن الأخذ بهذا المعيار لم يأت سوى من جانب بعض المحاكم الفرنسية.

الأوفق إذا لدى البعض هو الأخذ بسعر الذهب فى السوق الحرة^(١). ويمكن للقاضى الوطنى الاستناد إلى السوق المحلية أو احدى الاسواق العالمية كسوق لندن على سبيل المثال^(٢). وفى ذلك تحقيق لمصالح المضربين نظرا لارتفاع سعر الذهب فى السوق الحرة عن اسعاره الرسمية فى معظم الدول، بالإضافة إلى الثبات النسبى لقيمة هذه السلعة النفيسة^(٣). ومع ذلك يصبح الحد الأقصى

(١) حول مبررات الاخذ بهذا المعيار وأساسه القانونى انظر محمد فريد العريى: تطور النظام النقدى الدولى وأثره على الاتفاقيات الدولية فى مجال النقل البحرى والجوى، دراسة انتقادية لأحكام القضاء المصرى، مجلة الحقوق للعلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد الأول والثانى، ١٩٩٠.

(٢) وإذا كان القاضى يستطيع الاستناد إلى سعر الذهب فى احدى الأسواق على هذا النحو فهو الذى يقرر ما اذا كان يتخذ هذا السعر عند الافتتاح أو عند الإغلاق.

(٣) أما عن التقلبات التى يتعرض لها سعر الذهب صعودا وهبوطا وإيا كانت أهمية هذه التقلبات فالأمر مرده تنذب قيمة العملات الوطنية وإنخفاضها أو زيادتها أكثر من تأثير قوى العرض والطلب على الذهب كسلعة. فالذهب سلعة نفيسة لها من الخصائص الذاتية ما يحقق لها ثباتا نسبيا فى قيمتها، تلك الخصائص التى سمحت لها لفترة طويلة من الزمن بأن تلعب دور النقود فى أنظمة اقتصادية متعاقبة ذات طبائع مختلفة.

للتعويض مبالغاً فيه إلى درجة تتجاوز حتماً ما قصده المشرع الدولي من تحقيق توازن معقول بين تشجيع الاستثمارات في مجال الملاحة الجوية وتوفير قدر معقول من الحماية القانونية لمتلقي خدمة النقل.

لكل ما تقدم، نؤكد أن الفرنك بوانكاريه في نصوص اتفاقية وارسو ماهو إلا وحدة قياس للحد الأقصى للتعويض، ولا يمد بأي حال من الأحوال عملة وفاء بالتعويض المحكوم به. وإذا كان تحديد قيمة الفرنك بوانكاريه في الوقت الراهن لم يعد ممكناً على أساس من التشريع الوطني، فإنه يمكن مع ذلك تحديد قيمته على أساس مقياس دولي لهذه القيمة.

ونشير بذلك إلى أحكام قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨، وهي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في هامبورج بألمانيا في الحادي والثلاثين من مارس عام ١٩٧٨، وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ دولياً اعتباراً من الأول من ديسمبر عام ١٩٩٢، وصدقت عليها مصر بموجب القرار الجمهوري رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ بتاريخ العاشر من مارس عام ١٩٧٩^(١). ويعمل بأحكام الاتفاقية اعتباراً من الثالث من نوفمبر عام ١٩٩٠^(٢)، وقد أصبحت بذلك جزءاً من النظام القانوني المصري.

والذي يعني في هذا المقام أن قواعد هامبورج اضطرت في وقت صدورها إلى التمييز بين تطبيق الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي لأحكام الاتفاقية الدولية وبين تطبيق الدول غير الأعضاء لهذه الأحكام. فقد اعتمدت الاتفاقية حقوق السحب الخاصة كوحدة حسابية للحد الأقصى للتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها، وذلك لدى تطبيق الدول الأعضاء في الصندوق لأحكامها. بينما اعتمدت الاتفاقية الفرنك بوانكاريه كوحدة حسابية للحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف، وذلك بالنسبة إلى الدول غير الأعضاء في الصندوق والتي لاتجيز قوانينها تطبيق أحكام حساب التعويض على أساس حقوق السحب

(١) تم نشر القرار بالجريدة الرسمية بتاريخ ١١ أبريل ١٩٩١.

(٢) وذلك تطبيقاً لقرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ بتاريخ ١١ فبراير ١٩٩١.

الخاصة، وتعلن عند الانضمام إلى قواعد هامبورج أو فى أى وقت لاحق أن حدود المسؤولية التى تنص عليها هذه الاتفاقية فيه تحدد بعدد الوحدات من الفرنك بوانكاريه التى تبينها الاتفاقية^(١).

ويتحدد الحد الأقصى للتعويض على أساس الطرود بعدد ٨٣٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة، وبما يعادل ١٢٥٠٠ فرنك بوانكاريه. كما يتحدد الحد الأقصى للتعويض على أساس الوزن بعدد ٢,٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو جرام، وبما يعادل ٣٧,٥ فرنك بوانكاريه عن كل كيلو جرام^(٢).

ويتضح مما ذلك أنه طبقاً لأحكام قواعد هامبورج لتحديد نسبة حقوق السحب الخاصة إلى الفرنك بوانكاريه، بالنظر إلى توحيدها للحد الأقصى للتعويض سواء تم استخدام الوحدة الحسابية من حقوق السحب الخاصة أو باستخدام الوحدة الحسابية من الفرنك بوانكاريه.

$$\text{وتحدد هذه النسبة كالاتى} = \frac{٨٢٥}{١٢٥٠٠} = \frac{٢,٥}{٣٧,٥} = ٠,٠٦٦٤$$

وجدير بالإشارة إلى أن جميع الاتفاقيات الدولية المنظمة لصور شتى للمسؤولية والتى تم التوقيع عليها فى مرحلة ابتكار صندوق النقد الدولى لحقوق السحب الخاصة قد تضمنت تحديدتين للتعويضات القصوى على أساس هذه الحقوق من جانب وعلى أساس الفرنك بوانكاريه من جانب آخر، وكلها تشير إلى ذات النسبة المشار إليها بين وحدتى القياس. ومن أمثلة هذه الاتفاقيات : بروتوكول مونتريال الثانى لسنة ١٩٧٥ المعدل لاتفاقية وارسو، اتفاقية أثينا الخاصة بالنقل البحرى للأشخاص لعام ١٩٧٤، اتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ بشأن مسؤولية مالكة السفينة، والاتفاقية الخاصة للنقل متعدد الوسائط لعام ١٩٨٠.

(١) المادة ٢٦ من قواعد هامبورج.

(٢) ونشير فى هذا الصدد إلى أنه يتعين احتساب الحد الأقصى للتعويض مرتين، مرة على أساس الطرود ومرة على أساس الوزن، ويحدد المبلغ الأعلى وحده كحد أقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بدفعه.

وتؤكد جميع هذه الاتفاقيات على وحدة العلاقة النسبية بين وحدتي القياس الدولي، الفرنك بوانكاريه وحق السحب الخاص.

وعلى ذلك يتعين على القاضى المصرى الوقوف على قيمة حقوق السحب الخاصة فى يوم صدور الحكم، وتحديد قيمة الفرنك بوانكاريه فى ضوء نسبة حقوق السحب الخاصة اليه، ثم ضرب الناتج فى عدد الفرنكات بوانكاريه التى تحدها اتفاقية وارسو كحد أقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى.

فعلى سبيل المثال، اذ صدر الحكم فى يوم ٣١ مايو ١٩٩٩، فإنه فى هذا اليوم تحددت قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة بدولار أمريكى ونصف دولار، ويفرض أن موضوع النزاع تعلق بطلب التعويض عن ضرر بدنى لحق بالمسافر، يتحدد الحد الأقصى للتعويض كالاتى:

قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة × نسبة قيمة حقوق السحب الخاصة إلى قيمة الفرنك بوانكاريه × عدد وحدات الفرنك بوانكاريه كحد أقصى للتعويض، أى: $1,5 \times \frac{825}{12500} \times 36250 = 250$ دولار أمريكى^(١).

وبفرض أن سعر صرف الدولار الأمريكى فى ذلك اليوم تحدد بمبلغ ٣,٤٠ جنيهات مصرية، يصبح الحد الأقصى للتعويض متقوماً بالجنيه المصرى ١٢٣٢٥٠ جنيه مصرية. فإذا قورن هذا المبلغ بالحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية فى التقنين التجارى المصرى، وهو مائة وخمسون ألف جنيه، نجد أن الحماية المقررة بموجب اتفاقية وارسو، وإن كانت أقل من تلك التى يوفرها التقنين التجارى، إلا أنها تبقى ضمن الحدود المعقولة للحماية الواجبة لمتلقى خدمة النقل.

(١) وتجدر الإشارة إلى أن الموقع الإلكتروني لصندوق النقد الدولي (www.imf.org) وعنوانه:

يخصص إحدى صفحاته لبیان قيمة حقوق السحب الخاصة متقومة فى مختلف عملات الدول الأعضاء بالصندوق. ويتم مراجعة هذه الصفحة بشكل دورى ومنظم.

وبالتالى ليس القاضى المصرى بحاجة إلى المرور عبر أية عملة أجنبية كالدولار الأمريكى الوقوف على قيمة حقوق السحب الخاصة، فيمكنه تحويل الفرنك بوانكاريه إلى ما يوازيها من حقوق السحب الخاصة، ثم يجرى تحويل القيمة إلى ما يوازيها من جنيهات مصرية مباشرة.

المطلب الثاني

المسئولية غير المحدودة للناقل الجوي

رأينا من قبل أنه يجوز لأطراف عقد النقل الجوي الاتفاق على تحديد حد أقصى يفوق الحد الأقصى المنصوص عليه في اتفاقية وارسو والتعديلات اللاحقة لها. وإذا كان من المتصور نظرياً اتفاق الأطراف على إطلاق مسؤولية الناقل الجوي فيكون ملتزماً بتعويض الضرر الحقيقي دون التقيد بحد أقصى لهذا التعويض. فمن الناحية الواقعية لانجد الناقلين الجويين يتنازلون عن ميزة تحديد مسؤوليتهم التي قررتها اتفاقية وارسو ويوافقون على هذا الإطلاق.

وإنما ما نود دراسته الآن هو حالات المسؤولية غير المحدودة التي تتضمنها أحكام اتفاقية وارسو ذاتها. ذلك أنها افترضت بوجه عام أن ميزة تحديد المسؤولية لا يتمتع بها سوى الناقل الجوي حسن النية^(١). وبالتالي حددت بعض الحالات لا يكون فيها للناقل الجوي حسن النية وبالتالي تكون مسؤوليته عن الاصرار كاملة ولا يجوز له التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أو بأحكام دفع هذه المسؤولية في نص الاتفاقية الأصلية قبل تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي^(٢)، ويتضمن قانون التجارة الأحكام ذاتها مما ورد في الاتفاقية الدولية^(٣).

أولاً: تخلف وثائق النقل الجوي وبياناتها الإلزامية:

تناولت اتفاقية وارسو بالتنظيم وثائق النقل الجوي كما رأينا من قبل. وهذه الوثائق هي تذكرة السفر واستمارة الأمتعة المسجلة وخطاب النقل الجوي.

ولقد رتبت الاتفاقية على عدم اصدار تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو قبول بضائع دون اعداد خطاب نقل لها جزءاً حرمان الناقل الجوي من أحكام الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها. إلا أن بروتوكول لاهاي عدل من أحكام وثائق النقل، والأمر على التفصيل التالي:

(١) أنظر في هذا المعنى محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ١٥٤.

(٢) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٢.

(٣) المادة ٢٨٦ من قانون التجارة.

(١) تذكرة السفر:

نص عجز المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو الاصلية على أن «... اذا قبل الناقل مسافرا لم تسلم اليه تذكرة سفر، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها». فالجزء هنا خاص بحالة عدم اصدار تذكرة النقل وعدم تسليمها إلى المسافر، ولا يترتب في حالة تخلف البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة أولى^(١). ويتمثل الجزء في حرمان الناقل من دفع مسؤوليته طبقا لأحكام الاتفاقية والتمسك بأحكام تحديد تلك المسؤولية^(٢).

ولقد اختصر بروتوكول لاهاي بيانات وثائق النقل بوجه عام إلى ثلاثة منها بيان الاعلان بإمكانية خضوع النقل الجوي لاتفاقية وارسو وذلك اذا قام المسافر برحلة غايتها النهائية أو إحدى محطاتها في بلد آخر غير بلد القيام. وعدل نص المادة الثالثة فقرة ثانية وصار كالآتي: «... اذا قبل الناقل راكبا لم تسلم اليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الاعلان الوارد في الفقرة الأولى (ج) من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢». وبالتالي اضيف إلى حالة عدم تسليم تذكرة السفر حالة اغفالها الاعلان بإمكانية الخضوع لاتفاقية وارسو، لكن الجزء صار مقصورا على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وحدها دون الأحكام الخاصة بدفع المسؤولية^(٣).

(١) وهذا ما حكمت به محكمة استئناف ريو في حكمها الصادر بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٧٣، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧٦، ص ١٢٨. ومضى تم تسليم التذكرة لا يهم اذا كان قد تم تسليمها إلى شخص المسافرين أو من يدوب عنه أو من كان مكلفا بتنظيم الرحلة الجوية، انظر POURCELET، للمرجع السابق، ص ١٢١.

(٢) ولقد استغل القضاء الأمريكي هذا الجزء المنصوص عليه في اتفاقية وارسو الاصلية لتقرير مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة: فاشتراط أحيانا على خالف احكام الاتفاقية أن يتم تسليم تذكرة النقل في وقت مناسب حتى يتمكن المسافر من التأمين على نفسه حماية له من الحدود القصوى للمسؤولية. ولأحيانا أخرى أن تكون بيانات تذكرة السفر مكتوبة بحروف واضحة حتى يتسنى للمسافر معرفة خضوع النقل لاتفاقية وارسو بمجرد الاطلاع على التذكرة: انظر في ذلك محمد فريد العريني، للمرجع السابق، ص ١٥٩ - ١٦٠.

(٣) LITVINE، للمرجع السابق، ص ٢٩٤، وفتت فخرى، للمرجع السابق، ص ١٩٥.

(ب) استمارة الأمتعة:

كانت المادة الرابعة فقرة رابعة من اتفاقية وارسو قبل تعديلها تقضى بأنه ... إذا قيل الناقل أمتعة لم تسلم عنها استمارة أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المشار إليها في الحروف د، و، ح فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها. فعلى خلاف تذكرة النقل الذى كان يؤدى مجرد عدم تسليمها إلى المسافرين إلى ترتيب جزاء الحرمان من التمسك بأحكام دفع المسؤولية وتحديد ما كان الجزاء ذاته يترتب بالنسبة إلى استمارة الأمتعة فى حالة عدم تسليمها إلى المسافرين من جانب وفى حالة اغفال بعض البيانات من جانب آخر. وكانت هذه البيانات هى رقم تذكرة السفر، عدد الطرود ووزنها، بيان بخصوع النقل لنظام المسؤولية المقررة فى هذه الاتفاقية^(١).

وبعد تعديل بروتوكول لاهاي للاتفاقية اقتصر الجزاء على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية دون أحكام دفعها فى حالة عدم تسليم الايصال أو عدم اشتمله على الإعلان بامكان خضوع النقل الجوى لأحكام اتفاقية وارسو، وذلك ما لم يكن الايصال مقترنا بتذكرة السفر أو دالخلا فيها^(٢).

(ج) خطاب النقل الجوى:

يمكن أن يقال عن خطاب النقل الجوى ما سبق القول عن ايصال الأمتعة. فلقد كان جزاء قبول الناقل للبضاعة دون اعداد خطاب نقل لها، ودون اشتماله على بعض البيانات^(٣)، يتمثل فى حرمان الناقل الجوى من التمسك بأحكام دفع

(١) POURCELET، المرجع السابق، ص ١٢٢.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

(٣) هذه البيانات هى البيانات من (أ) إلى (ط) بالإضافة إلى البيان (ف) الواردة بالمادة الثامنة من اتفاقية وارسو الأصلية. وهى تشمل المكان الذى أنشئ فيه المستند والتاريخ الذى اعد فيه، نقلتى القيام والوصول، المحطات المتصوص عليها، اسم وعنوان المرسل، اسم وعنوان الناقل الأول، اسم وعنوان المرسل إليه إذا كان له مقتضى، طبيعة البضاعة، عدد الطرود وطريقة تخزينها وعلاماتها المميزة وأرقامها، وزن البضاعة وكميتها وحجمها أو أبعادها، وأخيراً اللص على ان النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة فى الاتفاقية.

المسئولية وتحديدها^(١). ولقد اقتصر الجزاء بعد تعديل بروتوكول لاهاي للاتفاقية على عدم جواز التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وحدها في حالة عدم اعداد خطاب النقل الجوي أو عدم اشتماله على الاعلان بإمكان خضوع النقل لأحكام اتفاقية وارسو^(٢).

ثانياً: غش الناقل الجوي والخطأ المساوي للغش^(٣) :

تنص المادة ٢٥ فقرة أولى من اتفاقية وارسو الاصلية على أن الناقل الجوي لا يستطيع دفع مسئوليته أو التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها «إذا رجع الضرر إلى غشه أو إلى خطأ يعد في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع معادلاً للغش». وتمتد الفقرة الثانية من المادة ذاتها التحريم إلى حالة احدث احد تابعي الناقل الجوي الضرر في نفس الظروف أثناء تأديته لأعمال وظيفته.

ولقد تم تعديل هذا النص جذرياً بموجب المادة ١٣ من بروتوكول لاهاي. وصارت المادة ٢٥ من الاتفاقية بعد التعديل على النحو التالي: «لا تسرى الحدود المذكورة في المادة ٢٢ إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل وامتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم اما بنية احدث الضرر، واما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر. ويشترط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم، انهم تصرفوا في أثناء تأدية وظيفتهم».

ويراعى أن بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ استبعد هذه الصورة من صور تشديد المسؤولية بالنسبة إلى نقل المسافرين والأمتعة ثم استبعدها بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ بالنسبة إلى نقل البضائع. إذاً ففي قانون المستقبل لا

(١) المادة الثامنة من اتفاقية وارسو الأصلية.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٥ ومحمود مختار بريزى، المرجع السابق، ص ١٠٢.

(٣) حزل مبررات تشديد مسؤولية الناقل الجوي بوجه عام أنظر:

ZOGHBI Henri: La responsabilité aggravée du transporteur aérien.
Dol et faute équivalente au dol. Etude développée du Protocole de la Haye, LGDJ, Paris, 1962.

مجال لتشديد مسؤولية الناقل الجوي^(١). وهذا يتسق مع تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة تحمل الذبعة أو المخاطر إذ لم يعد لخطأ الناقل دور في تقرير مسؤوليته^(٢). وهو ما يفسر أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ لم تشر إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي.

ونظرا للتنازع القائم حتى وقتنا الحاضر بين تطبيق أحكام اتفاقية وارسو الأصلية وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي نعرض لتشديد المسؤولية في كلا النظامين:

(١) الخطأ الموجب لتشديد المسؤولية في اتفاقية وارسو الأصلية،

أثار تحديد المقصود بعبارة الغش والخطأ المعادل له صعوبات شديدة خاصة وأن اتفاقية وارسو تحيل إلى القوانين الوطنية في شأن تحديد الخطأ المعادل للغش. فقد اختلف الفقه حول تفسير تلك الحالة: فإذا كانت غالبية الفقه يقرر أن المادة ٢٥ تتضمن قاعدة اسناد إلى القانون الداخلي في تحديد الخطأ المعادل للغش^(٣)، ذهب البعض إلى أن المادة المذكورة لا تتضمن قاعدة اسناد وإنما قاعدة موضوعية مؤداها أن مسؤولية الناقل تكون مطلقة في حالة الغش وذلك في القوانين التي تأخذ بفكرة الغش أو في حالة الخطأ الذي يقترب من فكرة الغش في القوانين التي تجهل هذه الفكرة^(٤).

وإذا أخذنا بالاتجاه الأول وهو الأصوب في نظرنا فإن مسؤولية الناقل الجوي

(١) انظر في ذلك محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٥ - ١٦٦.

(٢) ويقتصر الأمر كما ذكرنا من قبل على المسؤولية عن الاضرار البدنية وعن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة دون المسؤولية عن التأخير. وبالتالي يظل هناك مجال لتفريق المسؤولية غير المحدودة في هذه الحالة الأخيرة.

(٣) وهو موقف I. ITVINE، المرجع السابق ص ٢٧٣ و POURCELET، المرجع السابق، ص ٩٣ و RODIERE، المرجع السابق، ص ٣٧٣ - ٣٧٢ و روجعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٧.

(٤) حول هذا الخلاف بوجه عام أنظر محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٢ و ١٦٣ وفي إسناد الآراء المتباينة إلى أصحابها SESSELI، المرجع السابق، ص ١١٦.

تكون غير محدودة على ضوء أحكام قانون المحكمة التي يعرض أمامها النزاع: قل أن القانون الوطنى يعرف فكرة الغش ويجعل الخطأ الجسيم مساوياً له^(١) ، فالمسئولية تكون غير محدودة فى حالتى الغش والخطأ الجسيم. اما القول بأن المادة ٢٥ تتضمن قاعدة موضوعية فمؤداه فى الفرض الذى طرحناه أن تكون مسئولية الناقل الجوى محدودة فى حالة ارتكابه خطأ جسيم لأن القانون يأخذ بالغش فيكون هو السبب الوحيد فى جعل المسئولية غير محدودة.

وتختلف القوانين فيما بينها فى مفهومها للسلوك الذى من شأنه جعل مسئولية الناقل الجوى غير محدودة. فالقوانين التى تنتمى إلى الأسرة الرومانية - الجرمانية تأخذ بفكرة الغش الذى يمكن تعريفه بأنه ارتكاب فعل أو امتناع عمدا بقصد الإضرار بالغير^(٢). كما تعرف فكرة الخطأ الجسيم والذى يمكن تعريفه بأنه الإهمال للجسيم، فعلا كان أو امتناعا، فى اتخاذ العناية الواجبة ولو لم يكن بسوء نية أى ولو لم تصحبه نية الإضرار بالغير^(٣). لكن من القوانين ما تجعل الخطأ الجسيم معادلا للغش ومساويا له كالقانون الفرنسى والمصرى ومنها ما لا تجعله يربو إلى مرتبة الغش كالقانون الايطالى والقانون البلجيكي^(٤).

اما الأنظمة الاتجلاوأمرىكية فلا تعرف فكرة الغش أو فكرة الخطأ الجسيم، وإنما تأخذ بنظام الخطأ الارادى Willful Misconduct. وقيل أنه يقارب الفكرة التى عنت الاتفاقية الأخذ بها فى المادة ٢٥. ويمكن تعريف الخطأ الارادى بأنه كل فعل أو امتناع ارادى يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدى إلى الاخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى احتمال احداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه، عن

(١) وهو موقف كل من القانون الفرنسى والقانون المصرى على سبيل المثال.

(٢) أنظر رقت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٩.

(٣) والخطأ الجسيم فى قوانين دول العائلة اللرومانية - الجرمانية هو تطبيق للمبدأ الرومانى Culpa lato dolo aequiparatur والذى يجعل الخطأ الجسيم فى مرتبة الغش. لكن لوحدة تحقق فى النظام القانونى مع اختلاف طبيعة الخطأ الجسيم عن الغش. انظر SESSELI، المرجع السابق، ص ١٣٢.

(٤) حول القانون البلجيكي أنظر LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٨٠.

عدم اكتراث ورعونة، أو لايعنيه ما اذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى ذلك^(١).

ويمكن القول أن فكرة الخطأ الارادى تتضمن فرضين^(٢):

الأول: ارتكاب الفعل أو الاهمال عمدا بقصد احداث الضرر. وفي هذا الشق يكون الخطأ الارادى فى النظام الانجلوأمريكى مقابلاً للغش فى العائلة الرومانية - الجرمانية.

الثانى: ارتكاب الفعل أو الاهمال مع ادراك وعن وعى بأن ضرراً قد يترتب على هذا الفعل أو الامتناع ومع ذلك يقدم الفاعل على فعله غير عابئ بنتائجه^(٣). والشق الثانى من الخطأ الارادى اشبه بفكرة القصد الاحتمالى الذى يعرفه القانون الجنائى. ولكن يراعى انه اضيق نطاقاً من الخطأ الجسيم فى العائلة الرومانية - الجرمانية. ذلك أن الخطأ الجسيم يعطى مجانبية جسيمة للعناية الواجبة فيشمل الخطأ المجرد من نية الاضرار أو حتى الوعى بإمكانية حدوث الضرر فى حين أن الشق الثانى من الخطأ الارادى يتطلب هذا الوعى وبالتالي لا يشمل الخطأ المجرد^(٤).

وبناء على ذلك يمكن تقسيم القوانين المختلفة من زاوية التشدد فى الأخذ بأسباب المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوى على النحو التالى:

١- قوانين دول العائلة الرومانية - الجرمانية التى تعادل الخطأ الجسيم بالغش هى اشد تلك القوانين لأنها تجعل مسؤولية الناقل الجوى غير محدودة فى

(١) فى الإشارة إلى هذا التعريف: محمد فريد العريلى، المرجع السابق، ص ١٦٤.

(٢) ويشير Sessel، المرجع السابق، ص ١١٩، إلى أن فكرة الخطأ الارادى فكرة واحدة لا تنقسم إلى شقين فى مفهوم القوانين الانجلوأمريكية. الا ان دواعى التقريب من موقف قوانين دول العائلة الرومانية - لجرمانية هو الذى يبعث على استبطاف الفرضين من تلك الفكرة الوحيدة.

(٣) Sessel، المرجع السابق، ص ١١٩ رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٩٩.

(٤) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٢٠٠ الذى يشير إلى اختلاف التطبيقات بين المحاكم المختلفة لاختلاف مفهوم القوانين لأسباب تشديد مسؤولية الناقل الجوى. ونظراً كذلك ثروت انيس الاسيرطى، ص ٦٠٥.

حالة ارتكابه فعلاً أو امتناعاً بقصد الإضرار أو في حالة الإهمال الجسيم سواء كان الخطأ مجرداً أو مقترناً بقصد احتمالي.

٢- قوانين الدول الانجلوأمريكية تلى القوانين المذكورة أولاً في تشديدها لأنها تجعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في حالة ارتكابه فعلاً أو امتناعاً بقصد الإضرار أو في حالة الإهمال الجسيم المقترن بقصد احتمالي.

٣- ثم تأتي قوانين دول العائلة الرومانية - الجرمانية التي لا تساوي الخطأ الجسيم بالغش إذ أنها لا تجعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة الا في حالة ارتكابه فعلاً أو امتناعاً بقصد الإضرار.

ولقد أدى هذا التباين إلى اختلاف موقف المحاكم في شتى انحاء العالم^(١)، مما يؤدي إلى عدم حصول المضررين على ذات القدر من الحماية بالنظر إلى المحكمة التي يعرض عليها النزاع. ولاشك أن هذا الوضع يخالف الرائد الجوهري لتوقيع اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المتمثل في توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي. وإذا أضفنا إلى ذلك أن الاتفاقية تجعل الاختصاص بنظر الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي لأكثر من محكمة بحسب اختيار المضرور^(٢)، سوف يلجأ هذا الأخير إلى رفع دعواه أمام المحكمة التي يمنحه قانونها أكبر قدر من الحماية في مواجهة الناقل الجوي.

(ب) الخطأ الموجب لتشديد المسؤولية في بروتوكول لاهاي:

نظراً إلى ما أدى إليه تطبيق المادة ٢٥ فقرة أولى من اتفاقية وارسو واختلاف حلول المحاكم على ضوء أحكام قوانينها الوطنية أجرى بروتوكول

(١) حول التطبيقات القضائية للخطأ الإرادي في الدول الانجلوسكسونية انظر SESSELI، المرجع السابق، ص ١٢٦ - ١٣٠. وحول تطبيقات الخطأ المعادل للغش، انظر POURCELET، المرجع السابق، ص ١٠١ - ١١٤. وعن تطبيقات المحاكم الفرنسية لفكرة الخطأ الجسيم انظر SESSELI، المرجع السابق، ص ١٣٤ - ١٤٤.

(٢) المادة ٢٨ فقرة أولى من اتفاقية وارسو. وسوف نعود إلى تحديد المحكمة المختصة بمناسبة الحديث عن الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل للجري.

لاهاى تعديلا جذريا لهذه المادة واستبدل قاعدة موضوعية بقاعدة الاسناد التي تضمنتها المادة ٢٥ فقرة أولى.

والواقع أن بروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ انتصر لفكر الخطأ الارادى المعروف فى الأنظمة الانجلوأمريكية وذلك بنصه على ان مسؤولية الناقل الجوى تكون غير محدودة اذا كان الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من الناقل أو تابعيه تم اما بنية أحداث الضرر واما عن رعونة ووعى باحتمال نشوب الضرر^(١). ومع ذلك فان التوفيق بين العائلة الرومانية - الجرمانية والنظام الانجلوأمريكى قد تحقق إلى حد كبير لأن نص البروتوكول يتضمن شقيق: الأول هو ارتكاب الفعل أو الامتناع بقصد أحداث الضرر مما يقترب من فكرة الغش اللاتينية^(٢)، ومن الشق الأول من الخطأ الارادى الانجلوأمريكى. اما الشق الثانى فهو يوافق مثيله فى الخطأ الارادى لكنه يختلف عن الخطأ الجسيم ليقترب من فكرة أخرى فى القانون الفرنسى هو الخطأ غير المغتفر Faute inexcusable^(٣).

ومن الناحية الواقعية لا يثور الفرض الأول الا نادرا^(٤)، مثل إدعاء نعمد مساعد قائد الطائرة اسقاط الطائرة انتحاراً، لكن الفرض الثانى هو الذى يثير جل ادعاءات المضرورين بمسؤولية الناقل الجوى غير المحدودة.

(١) فى هذا المعنى: LITVINE، المرجع السابق، ص ١٥٦ و LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٨٤ و POURCELET للمرجع السابق، ص ١١٥ ورقت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٠ وثروت انيس الاسيوطى، المرجع السابق، ص ٦٥٨.

(٢) ZOGHBI، المرجع السابق، ف ٣٠٧. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٥.
(٣) أبو زيد رصوان، المرجع السابق، ص ٣٦٤. ذلك أن التشريع الفرنسى الصادر بتاريخ ٢ مارس ١٩٥٧ بتعديل قانون الطيران الفرنسى الصادر بتاريخ ٣١ مايو ١٩٢٤ - على إثر تصديق فرنسا على بروتوكول لاهاى - أعطى الشق الثانى من القاعدة الواردة بالبروتوكول مدلول الخطأ غير المغتفر "Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans rai-son valable". ولقد رأينا من قبل كيف أخذ المشرع المصرى بمفهوم خاص للغش والخطأ الجسيم فى مجال النقل فى المادة ٢١٦ من القانون للتجارى لعام ١٩٩٩، وهو ما أدى إلى اقترابه من أحكام بروتوكول لاهاى.

(٤) SESSELI، المرجع السابق، ص ١٢٠ وثروت انيس الاسيوطى، ص ٦٥٣.

ويقع اثبات عناصر هذا الفرض الثاني على عاتق المدعى . فيتعين عليه اثبات سبب الضرر، فان كان السبب مجهولا لا مجال لتطبيق المادة ٢٥^(١) . كما يتعين على المدعى اثبات الرعونة التي تخضع لتقدير قاضى الموضوع كما يتعين عليه اثبات اقتران الفعل أو الامتناع بالوعى أو الارادة بأن ضررا ايا كان قد يتحقق . اما اذا كان الخطأ يعزى إلى أحد تابعى الناقل الجوى فيتعين على المدعى اثبات أن الفعل أو الامتناع صدر فى أثناء تأدية وظيفته^(٢) .

وبالرغم من أن نص بروتوكول لاهاي قضى على العديد من الصعوبات التي اثارها تطبيق المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو الاصلية الا انه انشأ نوعا جديدا من الخلاف يتمثل فى تقدير الوعى باحتمال نشوب الضرر اما بتبنى معيار شخصى أو معيار موضوعى^(٣) .

ومؤدى الأخذ بمعيار شخصى اشتراط علم الناقل الجوى أو تابعه شخصيا بأن ضررا ما قد يحدث . اما الأخذ بمعيار موضوعى فمؤداه أن توضح ظروف الحال انه لم يكن بالامكان الا يعلم الناقل أو تابعه أو يدرك أن ضررا قد يحدث وانه كان يجب عليه ادراك ذلك^(٤) .

وقد يختلف الحل الذى تقول به محكمتان بصدد قضيتين متشابهتين لأن احدهما تأخذ بالمعيار الشخصى والاخرى تأخذ بالمعيار الموضوعى^(٥) . ونسوق مثلا لذلك بالحكم الذى أصدرته محكمة النقض الفرنسية التي تأخذ بالمعيار الموضوعى^(٦) ، والذى قالت فيه «اذا كان الطيار قد قام، بدون مقتضى بمحاولة

(١) وذلك سواء كنا بصدد تطبيق المادة ١/٢٥ من الاتفاقية الاصلية أو المادة ٢٥ بعد تعديلها: رقت

فخرى، المرجع السابق، ص ٢٠٦ و ص ٢٢٥ .

(٢) رقت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٢ .

(٣) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢١١ . وقارن ثروت انيس الاسيوطى، ص ٦٥٨ ، الذى يرى أن مؤتمر لاهاي انتهى إلى تبلى المعيار الشخصى .

(٤) رقت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٥ .

(٥) تبنت محكمة النقض الفرنسية للمعيار الموضوعى وتبعتها فى ذلك محاكم الموضوع، وقد حورت مضمون الاتفاقية المعدلة ليتفق ومفهوم للخطأ غير المغتفر المعروف فى النظام الفرنسى: رقت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٨ .

(٦) حكم صادر بتاريخ ٢٤ يونيو ١٩٦٨ ، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٦٨ ، ص ٤٥٣ .

ثانية للهبوط بالرويا، ارتطمت خلالها الطائرة بسطح البحر، فان هذا الطيار، الذى كان بمقدوره أن يستخدم الاجهزة فى الهبوط (٠٠٠) يكون قد تصرف على نحو من عدم التبصر الخلق به والمعروف عنه (٠٠٠) فلا يمكن الا يكون هذا الطيار قد ادرك الخطر المحتمل الذى يتعرض له ويعرض له الركاب بالاقدام على فعله، اما محكمة استئناف ليبرفيل (الجابون) والتى تأخذ بالمعيار الشخصى^(١)، فقد حكمت بأنه «انما كان الطيار قد اغفل الاستفسار عند الاقلاع عن الظروف الجوية من ناحية وحاول الهبوط بالرويا من خلال طبقة السحب الكثيفة وهو يجهل موضعه بدقة من ناحية أخرى، فانه بالرغم من ارتكابه هذه الاخطاء الجسيمة، الا أنه ليس ثمة دليل على انه كان مدركا أن ضررا محتملا قد يلجم عن ذلك، مما يسمح للناقل بالتمسك بحدود التعويض المنصوص عليها فى المادة ٢٢ من الاتفاقية^(٢)».

وايا كانت الصعوبات التى تعترض تطبيق المادة ١/٢٥ من الاتفاقية الاصلية أو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي فمضى ثبت أن الناقل الجوى قد ارتكب فعلا من الافعال المنصوص عليها فى اى من هاتين المادتين فلا يجوز للناقل الجوى التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة للولادة فى اتفاقية وارسو. وبما أن الفعل قد ثبت فى حق الناقل الجوى فلا يجوز لهذا الاخير نقى الخطأ، كذلك لا يجوز له فيما يتعلق بتطبيق الاتفاقية المعدلة التمسك بالخطأ الملاحي نظرا لالغاء بروتوكول لاهاي لهذه الحالة^(٣). ونرى عدم تطبيق الأحكام الخاصة بمساهمة خطأ المضرور فى احداث الضرر فى حالة انتفاء النش أو الخطأ الجسيم. اما فيما يتعلق بتطبيق أحكام بروتوكول لاهاي فيتعين على القاضى

(١) حكم صادر بتاريخ ٩ ابريل ١٩٧٩: للمجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٩، ص ٤٥٦.

(٢) أنظر تطبيقات القضاء لكل من المعيار الموضوعى والمعيار الشخصى فى كل من نقل الركاب

ونقل البضائع: رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٨ - ٢٢٤.

(٣) بموجب المادة العاشرة من البروتوكول.

المصري التثبت من ان الفعل أو الامتناع الموجب لتطبيق حكم المادة ٢٥ المعدلة يمثل غشاً أو خطأ جسيماً في نظر القانون المصري: فإذا كان يمثل غشاً أو خطأ جسيماً فلا مجال لتوزيع المسؤولية، أما إذا لم يكن يمثل غشاً أو خطأ جسيماً فيستطيع الناقل الجوي التمسك بأحكام توزيع المسؤولية^(١).

(١) أنظر رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٢٥ الذي يؤكد أنه لا شيء في نص البروتوكول يحرم الناقل الجوي من التمسك بهذا الحق.

الفصل الثالث

الأحكام الخاصة بدعوى مسئولية الناقل الجوي

جاءت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ من أجل توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي التجارى الدولى . وهذا ما حققته إلى حد كبير بالنسبة للأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي . ولكن خشية منها أن الأحكام الخاصة بدعوى المسئولية فى مختلف الدول قد تودى إلى تفاوت الحقوق والحماية المقررة بها بالنسبة إلى المضرورين تضمنت الاتفاقية بعض الأحكام المتعلقة بدعوى المسئولية على الناقل الجوي .

ويمكن تقسيم هذه الأحكام إلى قسمين رئيسيين، يتعلق الأول برفع دعوى المسئولية فيتم تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى وأطرافها، بينما يتعلق الثانى بأحكام الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها .

المبحث الأول

رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوي

لكى يتمكن المضرور من رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوي لابد من تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى، بالإضافة إلى ضرورة تحديد من له الحق فى رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع .

المطلب الأول

المحكمة المختصة بنظر الدعوى

تقضى المادة ٢٨ فقرة أولى من اتفاقية وارسو بأن دعوى المسئولية على الناقل الجوي يجب رفعها فى إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وذلك لكى تضمن تنفيذ المحكمة المعروض امامها النزاع بأحكامها(١) .

(١) محمد فريد العزى، المرجع السابق، ص ١٧٣ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٦١ .

وقد خولت الاتفاقية المدعى خيارا بين احدى ثلاث محاكم:

١- محكمة موطن الناقل او المركز الرئيسي للنشاط.

٢- محكمة الجهة التى يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه ابرام عقد النقل الجوى.

٣- محكمة جهة الوصول.

ولقد ثار الخلاف بين ما اذا كان نص المادة ٢٨/١ من اتفاقية وارسو يكتفى بتحديد المحاكم المختصة دوليا بنظر دعوى المسؤولية دون ان يخوض فى تحديد الاختصاص المحلى لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى وبين ما اذا كان النص، على العكس، يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا^(١). والاخذ بالرأى الأول يفضى الى ضرورة الرجوع الى قانون الدولة التى تختص محاكمها بنظر الدعوى دوليا لتحديد المحكمة المختصة نوعيا او قيميا ومحليا. اما الأخذ بالرأى الثانى فمؤداه تحديد اتفاقية وارسو للمحكمة المختصة دوليا ومحليا وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة المختصة نوعيا او قيميا.

ونحن نميل إلى الأخذ بالاتجاه الثانى لأن نص الاتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلى للمحاكم بمجرد تطبيقه، بالاضافة الى ضرورة تفسير نصوص الاتفاقية على نحو يؤدى الى اكبر قدر من توحيد أحكامها فلا يجب ان يترك مجال لإعمال أحكام القوانين الداخلية على اختلافها وتباينها كلما امكن ذلك.

- لكن يلاحظ بالنسبة لمحكمة موطن الناقل او المركز الرئيسى لنشاطه ان الدول تختلف فيما بينها فى تحديد مفهوم الموطن: فموطن الشخص الطبيعى فى مصر هو المكان الذى يقيم فيه عادة بينما تكفى القوانين الانجلوأمريكية بنية الشخص الطبيعى فى العودة للاقامة فى مكان معين لكى يعد موطننا له^(٢). اما بالنسبة الى الشخص المعنوى فالاتفاقية تأخذ بمعيار المركز الرئيسى للنشاط وهو

(١) حول هذا الخلاف، انظر رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٦٢.

(٢) رفعت فخرى المرجع السابق، ص ٢٦٢.

يختلف عن المركز الرئيسى للإدارة وهو ضابط موطن الشخصى فى القانون المصرى^(١)، كما يختلف عن ضابط موطن الشخص المعنوى فى القوانين الانجلى وأمريكية الذى يتحدد بمكان الإنشاء.

وتجيز الاتفاقية للمدعى ان يرفع دعواه امام المحكمة التى تقع فى دائرتها منشأة الناقل تولت إبرام عقد النقل الجوى. وفى ذلك تيسير على المدعين نظرا لأقامتهم فى اغلب الاحوال فى المكان الذى توجد به تلك المنشأة^(٢).

ويمكن للمدعى اخيرا رفع الدعوى امام محكمة جهة وصول الطائرة، وهذه الجهة قد تختلف، فى نقل البضائع، عن جهة تسليم البضاعة الى المرسل اليه. وفى هذه الحالة لا يؤخذ الا بمعيار جهة الوصول^(٣). ويلاحظ انه بالنسبة لرحلات للذهاب والاياب تكون نقطة القيام هى ذاتها نقطة الوصول، وبالتالي يتحدد اختصاص المحكمة بمكان اقلاع الطائرة^(٤).

وتجدر الإشارة الى ان بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ اضاف الى المحاكم الثلاثة المنصوص عليها فى المادة ١/٢٨ من اتفاقية وارسو محكمة مختصة رابعة يجوز للمدعى رفع دعواه امامها هى المحكمة التى تقع فى دائرتها منشأة مملوكة للناقل الجوى اذا كان للمسافر موطن او محل إقامة دائم فى اقليم نفس الدولة^(٥). وهذا الاختصاص مقصور على نقل الركاب والامتعة دون البضائع ولا يشترط لتقريره ان تكون المنشأة قد تولت إبرام عقد النقل للجوى.

وإذا تم رفع دعوى للمسئولية على الناقل الفعلى لجازت اتفاقية جوادالاغار لعام ١٩٦١ للمدعى ان يرفع دعواه اما امام احدى المحاكم المنصوص عليها فى

(١) ويلاحظ انه فى مصر اذا اختلف مركز الانارة الرئيسى عن مركز نشاط الشخصى المعنوى الأجنبى اعتبر مركز النشاط الواقع فى مصر موطنه له: المادة ٥٣ فقرة رابعة من القانون للمنى.

(٢) ويشترط فى هذه الحالة ان تكون المنشأة قد أبرمت عقد النقل الجوى مع متلقى خدمة النقل.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٤.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٣٦٨.

(٥) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٥.

المادة ٢٨/١ من اتفاقية وارسو وأما امام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي او المركز الرئيسي لمؤسسته^(١).

ويحدد اختصاص المحاكم على هذا النحو بالنسبة الى دعوى مسئولية المرفوعة على الناقل الجوي بحوادث الركاب وتلف البضاعة او هلاكها او التأخير. ولا تسرى أحكام المادة ٢٨/١ من اتفاقية وارسو على اية دعوى اخرى كدعوى المرسل على الناقل بسبب ادراج بيانات خاطئة في خطاب النقل الجوي^(٢).

وتتعلق أحكام الاختصاص الواردة باتفاقية وارسو بالنظام العام النسبي اذ تقضى المادة ٣٢ منها ببطلان كل شرط في عقد النقل الجوي وكل اتفاق سابق على وقوع الضرر يعدل به الطرفان قواعد الاختصاص، اما اذا كان الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص لاحقا على وقوع الضرر فيكون الاتفاق صحيحا^(٣). وانما يلاحظ أن المادة ٣٢ تجيز للطراف اللجوء الى التحكيم ولكن بشرط ان يجرى هذا التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المتصوص عليها في المادة ١٨/١ من الاتفاقية.

وتترتب على تحديد المحكمة المختصة في ضوء المادة ٢٨/١ نتائج عديدة: فاجراءات التقاضي تتحدد وفقا لقانون المحكمة المعروض امامها النزاع^(٤)، كذلك تتحدد الأحكام الخاصة بتأثير خطأ المضرور على مسئولية الناقل الجوي في ضوء ذلك القانون^(٥)، وتحتسب مدة تقادم دعوى المسئولية في ضوء أحكام هذا القانون ايضا^(٦)، واخيرا في حالة ضم المدعى اى من الناقل المتعاقد او

(١) للمادة الثامنة من الاتفاقية.

(٢) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ١٧٦.

(٣) رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٣٦٢.

(٤) المادة ٢٨ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو.

(٥) المادة ٢١ من اتفاقية وارسو.

(٦) المادة ٢٩ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو.

الناقل القطعى الى الدعوى المرفوعة على الآخر يحدد قانون دولة المحكمة المعروض امامها النزاع أثر هذا الصم واجراءاته^(١) .

ويلاحظ اخيرا ان ترك الخيار للمدعى فى رفع دعواه امام احدى محاكم عدة قد يؤدى به الى رفعها امامها جميعا دون امكانية طلب ضم الدعاوى للارتباط ودون امكانية فض التنازع الايجابى فى الاختصاص لتعلق اختصاص المحاكم بسيادة الدول التى تنتمى اليها . وفى حالة رفع الدعوى من قبل ورثة المضرور قد يتم رفع الدعوى امام المحاكم جميعا ايضا^(٢) . وفى ذلك اجحاف بالناقل الجوى كان يتعين على اتفاقية وارسو تداركه .

المطلب الثانى

اطراف دعوى مسئولية الناقل الجوى

كسائر الدعاوى التى ترفع امام القضاء يتحدد لها طرفان : المدعى من جهة والمدعى عليه من جهة اخرى .

اولا : المدعى :

المدعى فى دعوى المسئولية التى ترفع على الناقل الجوى هو المضرور . وفى نقل المسافرين يكون المضرور هو المسافر فى المقام الاول والذى يتخير مسئولية الناقل الجوى التعاقدية .

ويثور التساؤل عن مدى جواز رفع دعوى المسئولية من قبل ورثة المسافرين فى حالة وفاته . فاتفاقية وارسو لم تنظم هذا الرجوع . ومن المقرر ان للورثة اثاره مسئولية الناقل الجوى اما على اساس المسئولية التعاقدية لذا كانوا يطالبون بحق مورثهم فى التعويض واما على اساس المسئولية التقصيرية اذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الاضرار التى لحقتهم شخصا^(٣) .

(١) المادة السابعة من اتفاقية جوادالغارا لعام ١٩٦١ .

(٢) LITVINE ، المرجع السابق ، ص ٢٢٠ .

(٣) محمد فريد العرنى ، المرجع السابق ، ص ١٧٧ وايوزيد رضوان ، المرجع السابق ، ص ٤٠٦ .

و LITVINE ، المرجع السابق ، ص ٢١٦ .

ولقد ثار الخلاف حول القانون الواجب التطبيق لتحديد الورثة الذين يحق لهم بالتالي رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي. والراجح أن يتحدد الورثة على ضوء القانون الشخصي للمضرور أى المسافر مع التحفظ بعدم مخالفة أحكام القانون للنظام العام فى قانون المحكمة المعروض امامها النزاع^(١).

وايا كانت صفة المدعى او الاساس الذى يستند اليه فى رفع دعواه فان المادة ٢٤ من اتفاقية وارسو تقضى بعدم جواز رفع دعوى المسؤولية فى اية صورة كانت فى الاحوال المنصوص عليها فى المواد ١٧ و ١٨ و ١٩ الا بالشروط وفى الحدود المقررة فى تلك الاتفاقية^(٢).

اما فى نقل البضائع فانه من المقرر انه يجوز لكل من المرسل والمرسل اليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي. ويجب ان يكونا مذكورين فى خطاب النقل الجوي^(٣). اما الاشخاص الآخرون الذين قد تتعلق مصالحهم بالبضاعة المنقولة فلا يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي وان كان يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التقصيرية^(٤). الا ان بعض المحاكم تجيز لمن حل محل المرسل او المرسل اليه فى حقوقه ان يرفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي^(٥).

ثانيا: المدعى عليه،

المدعى عليه فى دعوى المسؤولية هو الناقل الجوي. وقد تثار مسؤولية تابعيه وتطلب بعض الحالات الخاصة بعض التوضيحات.

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢١٧.

(٢) وهى حالات حوادث الركاب وهلاك ومضاياع وتلف البضائع او الأمتعة والتأخير.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٣٦.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(٥) انظر حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ ٢١ مايو ١٩٨٥، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٨٦، ص ١٨.

(١) حالة وفاة الناقل :

وأجهت المادة ٢٧ من اتفاقية وارسو حالة وفاة الناقل الجوي . وهي تفترض بطبيعة الحال أن الناقل الجوي شخص طبيعى . وقد كان هذا الأمر شائعا وقت توقيع الاتفاقية فى عام ١٩٢٩ ، وإذا كانت منشآت الطيران تأخذ فى الوقت الراهن شكل الشركات الا ان المنشآت الفردية للطيران التجارى يمكن تصورها مما يجعل لنص المادة ٢٧ اهمية مؤكدة .

وتقتضى هذه المادة بأنه فى حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية فى الحدود المقررة فى هذه الاتفاقية على من يخلفونه . وكان حرص الاتفاقية على تأكيد حق المضرور فى الحصول على التعويض المقرر له فى هذه الاتفاقية اذا توفى الناقل الجوى ما تراءى لها ان بعض القوانين تقضى بسقوط دعوى المسؤولية بمجرد وفاة المسؤول^(١) .

وإذا رفعت الدعوى على خلف الناقل الجوى يستفيد هؤلاء من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة فى اتفاقية وارسو .

(ب) حالة الناقلين المتتابعين :

تضمنت اتفاقية وارسو أحكاما خاصة بمسؤولية الناقلين المتتابعين ، فى حالة نقل الركاب من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر .

١- فى نقل الركاب :

تنص الفقرة الثانية من المادة ٣٠ من الاتفاقية على انه لا يجوز للمسافر او خلفه الرجوع سوى على الناقل الذى وقع الحادث او حدث التأخير فى مرحلة النقل الجوى التى تولاها . ويقع اثبات ان الحادث او التأخير ترتب فى هذه المرحلة على المدعى . لذلك اجازت الاتفاقية الرجوع على الناقل الاول بشرط ان يكون هناك اتفاق صريح على تحمل الناقل المسؤولية عن الناقل الجوى بكل مراحل^(٢) .

(١) مثل قوانين بعض الولايات الامريكية . انظر فى ذلك محمد فريد العريلى ، المرجع السابق ، ص ١٧٩ .

(٢) رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٤٢ .

٢- في نقل البضائع والأمتعة:

تقضى الفقرة الثالثة من المادة ٣٠ من اتفاقية وارسو على انه يحق للمرسل الرجوع على الناقل الاول كما يجوز للمرسل اليه الرجوع على الناقل الاخير، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التي تحقق فيها الضرر^(١). وقد روعى في ذلك ان المرسل يكون قريبا عادة من الناقل الاول بينما يكون المرسل اليه في الغالب قريبا من الناقل الاخير وفي ذلك تيسير عليهما عند التقاضى^(٢).

ويكون للمدعى فضلا عن ذلك اختصاص الناقل الذى تحققت الحادثة او التأخير في المرحلة التي تولاهما، وفي هذه الحالة يقوم التضامن بين مختلف الناقلين المختصين قبل المرسل او المرسل اليه. وفي ذلك حماية لهما ضد خطر اعسار او افلاس الناقلين^(٣).

اما رجوع الناقلين المتتابعين بعضهم على بعض فلا يفرض لأحكام اتفاقية وارسو وانما لأحكام القانون الذى تشير اليه قواعد الاسناد فى قانون المحكمة المعروض امامها النزاع^(٤).

(ج) حالة النقل المركب:

اذا كانت عملية النقل تتضمن عدة مراحل يتم النقل فى إحداها او بعضها جوا بينما يتم فى بعضها الآخر عن طريق البر او النهر او البحر فلا تسرى أحكام اتفاقية وارسو الا على مرحلة النقل الجوى دون سواها^(٥). ويتعين على المدعى اثبات ان الضرر تحقق فى هذه المرحلة الجوية^(٦). على ان الاتفاقية اقامت قرينة على ان الضرر الذى اصاب الأمتعة او البضائع قد وقع اثناء فترة الرحلة

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤٢.

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨٠.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨١.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤١.

(٥) المادة ٣١ فقرة أولى من الاتفاقية.

(٦) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤٤.

الجوية اذا كان النقل البرى او البحرى او النهري تم تنفيذنا لعقد النقل الجوى بقصد شحن البضاعة او الأمعة على متن الطائرة او تسليمها او نقلها من طائرة الى أخرى^(١).

ولقد اجازت الاتفاقية للطراف الاتفاق على اخضاع كافة مراحل النقل المركب لأحكام اتفاقية وارسو^(٢). وفي هذه الحالة تنطبق أحكام الاتفاقية بوصفها شروطا اتفاقية وليس بوصفها قواعد قانونية ملزمة^(٣).

(د) حالة مساهمة الناقل الفعلى في انجاز النقل:

تنص المادة السابعة من اتفاقية جوادالاجارا لعام ١٩٦١ على انه يجوز للمضروب رفع دعوى المسؤولية اما على الناقل المتعاقد عن كل عملية النقل واما على الناقل الفعلى في حدود المرحلة التي ساهم فيها في انجاز النقل. ويكون المدعى بالخيار بين رفع الدعوى عليهما معا منفصلين او متضامنين، واذا رفعت الدعوى على احدهما جاز للمدعى طلب ضم الآخر، ويحدد قانون المحكمة المعروض امامها النزاع آثار الضم واجراءاته.

(هـ) الرجوع على تابعي الناقل الجوى:

لم تكن اتفاقية وارسو الاصلية تتناول بالتنظيم رجوع المضروب على تابعي الناقل للجوى. وبالتالي لم يكن هذا الرجوع خاضعا للاتفاقية مما كان يفوت على هؤلاء التابعين التمتع بأحكام المسؤولية المحدودة الواردة بها.

لذلك استحدثت بروتوكول لاهاي مادة جديدة صارت للمادة ٢٥ (أ) من اتفاقية وارسو ونصها كالآتى:

١- اذا رفعت الدعوى على تابع للناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في هذه الاتفاقية، جاز لهذا التابع، متى اثبت انه تصرف في تأدية وظيفته، ان يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقا للمادة ٢٢.

(١) المادة ١٨ فقرة ثالثة من اتفاقية وارسو.

(٢) المادة ٣١ فقرة ثانية من الاتفاقية.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤٥.

٢- ولا يجوز ان يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلى للتعويض الذى يمكن الحصول عليه فى هذه الحالة من الناقل وتابعيه .

٣- ولا تنطبق نصوص الفقرتين الاولى والثانية من هذه المادة اذا ثبت ان الضرر يرجع الى فعل او امتناع من جانب التابع، قد تم اما بنية احداث ضرر، واما عن رعونة ووعى باحتمال نشوب ضرر.

وعلى ذلك اذا رجع المضرور على احد تابعى الناقل الجوى بالمسئولية يكون للمسئول التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها فى اتفاقية وارسو. وحالات المسئولية التى تجوز التمتع بالحدود القصوى للتعويض هى ذات حالات مسئولية الناقل الجوى التى تواجهها الاتفاقية^(١). وانما يشترط لإعمال هذا الحكم ان تكون المسئولية ناشئة عن خطأ ارتكبه التابع أثناء تأدية وظيفته .

واذا رفعت الدعوى على كل من الناقل الجوى وتابعه فلا يجوز ان يزيد مجموع ما يحصل عليه المضرور منهما على الحد الاقصى الذى تقرره الاتفاقية حتى لا يكون الرجوع عليهما وسيلة للتحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسئولية.

واسوة بما قرره بروتوكول لاهاي بالنسبة الى الناقل الجوى لا يجوز للتابع التمسك بأحكام تحديد المسئولية متى اثبت المدعى ان الضرر نجم عن فعل او امتناع من جانب التابع اما بنية احداث الضرر اما عن رعونة ووعى باحتمال نشوب الضرر.

ويكون رجوع المضرور على تابعى الناقل الجوى على اساس المسئولية التفصيلية لانه لا يربط بهم بعقد من العقود. ولذلك اذا جاز لهم التمسك بحدود المسئولية، وهو حق تقرر لهم بنص خاص هو نص المادة ٢٥ (أ) فقرة

(١) ويلاحظ انه إذا كان للمضرور الرجوع على التابع استنادا الى ارتكابه خطأ ملاحى فلا يجوز للناقل الجوى التمسك به بعد تعديل بروتوكول لاهاي لاتفاقية وارسو LITVINE ، المرجع السابق، ص ٢٢٣ .

أولى، فلا مجال لتطبيق الأحكام الأخرى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي كافتراض الخطأ وأحكام الاختصاص القضائي^(١).

ويراعى أن المادة الخامسة من اتفاقية جواد الاغارا لعام ١٩٦١ تضمنت حكما مماثلا لحكم المادة ٢٥(أ) بالنسبة لرجوع المضرور على تابعي الناقل الفعلي^(٢).

المبحث الثاني

انقضاء دعوى مسئولية الناقل الجوي

طبقا للأحكام الخاصة الواردة باتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، يمكن للناقل الجوي في بعض الاحوال الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه. ومن جهة أخرى نصت الاتفاقية على مرور مدة محددة تسقط على إثرها دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

المطلب الاول

الدفع بعدم قبول دعوى مسئولية الناقل الجوي

نعرض من جهة لطاوع الدفع، ثم نعرض من جهة أخرى لأحكام هذا الدفع. أولاً، نطاق الدفع:

فرضت المادة ٢٦ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو التزاما محددا على عاتق المرسل اليه، وترتب على الاخلال به جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية

(١) رغت فخرى، للمرجع السابق، ص ٢٥٩.

(٢) ويأتي نص المادة المذكورة كالآتي: « فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز لاي تابع لهذا الناقل او للناقل المتعاقد اذا ما قدم الدليل على انه باشر عمله في حدود وظيفته، ان يتمسك بالحدود المقررة وفقا لهذه الاتفاقية، لالتزامات الناقل الذي يتبعه، ما لم يثبت انه قد تصرف بطريقة لا يستطيع معها - وفقا لاتفاقية وارسو - ان يتمسك بالحدود المذكورة، وتغير عبارة «باشر عمله في حدود وظيفته» للتساؤل عما اذا كانت مسؤولية التابع غير محدودة لمجرد تجاوزه حدود الوظيفة المنوط بها او اذا كان المقصود ان له التمسك باحكام المسؤولية المحدودة ما دام قام بالفعل أو الامتناع لثناء تأدية وظيفته أو بمناسبتها.

المرفوعة على الناقل الجوي. وهذا الحكم خاص بتلف الأمتعة أو البضائع وبحالة التأخير في نقل الأمتعة أو البضائع.

وبالتالى لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى في مجال نقل الركاب^(١)، وكذلك لا مجال له في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة هلاكا كلياً. ولكن الخلاف ثار حول الهلاك الجزئى فاعتبره البعض من قبيل التلف وبالتالي يخضع لأحكام الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية في حين اعتبره البعض الآخر من مصادر الضرر التى تختلف عن التلف وبالتالي لا مجال لتطبيق أحكام الدفع بعدم القبول^(٢). ونميل الى الاخذ بالرأى الثانى لأن أحكام الدفع بعدم القبول أحكام استثنائية وبالتالي لا يجوز التوسع في تفسيرها. وما دام نص المادة ٢٦ فقرة ثانية يتحدث عن التلف فلا مجال لمد نطاق تطبيقه الى الهلاك الجزئى.

ثانياً، أحكام الدفع :

نقضى المادة ٢٦ فقرة ثانية بأنه على المرسل ان يرسل احتجاجاً الى الناقل الجوى بمجرد اكتشافه التلف الذى اصاب البضاعة أو الأمتعة. وهذا الاحتجاج يأخذ شكل التحفظ في سند النقل - اما ايصال الامتعة او خطاب النقل الجوى - او فى صورة محرر آخر يتم ارساله الى الناقل الجوى^(٣). ويتضح من ذلك ان الاحتجاج يجب ان يكون مكتوباً^(٤).

ويجب ارسال الاحتجاج الى الناقل الجوى فور اكتشاف التلف في ميعاد اقصاه ثلاثة ايام بالنسبة الى الأمتعة او سبعة ايام بالنسبة الى البضائع. وبحسب الميعاد من تاريخ استلام البضاعة أو الأمتعة. اما في حالة التأخير في نقل الأمتعة أو البضاعة يتعين على المرسل اليه ارسال الاحتجاج الى الناقل الجوى في ميعاد اقصاه اربعة عشر يوماً يحسب من اليوم الذى وضعت فيه البضاعة أو

(١) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ١٨٥.

(٢) حول هذا الخلاف انظر رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٧٠.

(٣) المادة ٢٦ فقرة ثالثة من اتفاقية وارسو.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٧٣ - ٢٧٤.

الامتعة تحت تصرف المرسل اليه . وقد عدل بروثوكول لاهاي هذه المواعيد وجعلها سبعة ايام فى حالة تلف الأمتعة وأربعة عشر يوما فى حالة تلف البضاعة وواحد وعشرين يوما فى حالة التأخير^(١) .

وتنص المادة الرابعة من اتفاقية جواد الاغارا على جواز ارسال الاحتجاج الى الناقل الفعلى، ويكون له نفس الآثار التى ينتجها فى مواجهة الناقل المتعاقد .

ونتفق مع الرأى الذى يذهب الى ان الأحكام الخاصة بمواعيد ارسال الاحتجاج تكون مقصورة على حالة التلف غير الظاهر الذى لا يكشفه المرسل اليه عند استلامه البضاعة . اما اذا كان التلف ظاهرا فيتعين على المرسل اليه الاحتجاج على ذلك عند استلام البضاعة والا وجدت القرينة المنصوص عليها فى المادة ٢٦ فقرة اولى مجالها للتطبيق، اذ يعد استلام البضاعة او الامتعة دون اعتراض من جانب المرسل اليه قرينة على ان البضائع او الامتعة قد تم تسليمها فى حالة جيدة ووفقا لسند النقل . والقرينة بسيطة، فيجوز للمرسل اليه اقامة الدليل على عكسها باثبات ان الضرر قد وقع قبل تسليم الناقل الجوى للبضاعة، وهو اثبات عسير على المرسل اليه^(٢) . وتكون العبرة بارسال الاحتجاج لا بوصوله الى الناقل الجوى عند تقدير ما اذا تم اتخاذ الاجراء فى الميعاد القانونى^(٣) . وتنص المادة ٣٥ من اتفاقية وارسو على انه حيث يلص فى هذه الاتفاقية على ايام فانه يقصد بها الايام العادية وليس ايام العمل .

ويترتب على عدم ارسال المرسل اليه الاحتجاج فى المواعيد المقررة فى الاتفاقية امكانية تمسك الناقل الجوى بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه . الا انه يراعى انه لا يجوز له التمسك بهذا الدفع فى حالة العطل^(٤) .

(١) المادة ١٥ من بروثوكول لاهاي . ويلاحظ ان كل شرط يهدف الى تقصير مدد ارسال الاحتجاج يكون باطلا لأنه يؤدي الى اضعاف حقوق المضرر على خلاف احكام الاتفاقية . لما اشترط الذى يكون من شأنه اطالة هذه المواعيد فيكون صحيحا : رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٧٦ .

(٢) محمد فريد العربى، المرجع السابق، ص ١٨٦ .

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٧٥ .

(٤) المادة ٢٦ فقرة رابعة من اتفاقية وارسو .

المطلب الثاني

تقادم دعوى مسئولية الناقل الجوي

يختلف حكم قانون التجارة لعام ١٩٩٩ عن حكم اتفاقية ورسو لعام ١٩٢٩ بشأن انقضاء دعوى مسئولية النقل الجوي، فبينما تنقضى هذه الدعوى بالتقادم في قانون التجارة، تنقضى الدعوى طبقاً لاتفاقية وارسو بالسقوط.

أولاً: تقادم دعوى مسئولية الناقل الجوي في قانون التجارة:

من القواسم المشتركة بين النظم القانونية المقارنة ميلها جميعاً الى ارساء مدد تقادم أو سقوط قصيرة لدعوى مسئولية الناقل بوجه عام. فلا يقتصر الأمر على نوع من النقل دون الآخر، وإن تفاوتت مدد التقادم أو السقوط القصيرة بين نوع وآخر من النقل. ومرد ذلك أن ثبوت مسئولية الناقل تقتضى إقامة الدليل على عناصر هذه المسئولية، وهى جميعاً بمثابة وقائع، يخشى مع مرور زمن طويل نسبياً ضياع عناصر اثباتها، فضلاً عما يترتب على ذلك من عدم استقرار المراكز القانونية الناشئة عن عقد النقل فترة طويلة من الزمن^(١).

ولئن كانت مدد التقادم القصير تتعلق بصفة خاصة بدعوى مسئولية الناقل، إلا أنه ليس هناك ما يمنع من مد المشرع للتقادم القصير الى سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل، وهو ما اخذ به المشرع التجارى المصرى، ليس فقط بشأن النقل الجوى، وإنما ايضا بشأن انواع النقل الاخرى^(٢).

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ١٩٩٩، بند ٤٩٣. ويراعى ان للحكم الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقود النقل يمثل خروجاً على حكم المادة ٦٨ من التقنين التجارى التى تقضى بتقادم الدعاوى الناشئة عن التزامات التجار قبل بعضهم البعض والمتعلقة بمعاملاتهم التجارية بمعنى سبع سنوات من تاريخ حلول ميعاد الوفاء بالالتزام، الا اذا نص القانون على خلاف ذلك.

لما الأحكام الصادرة فى المنازعات الناشئة عن عقود النقل فتحضن لحكم المادة ٦٨ سالفه الذكر، وهو سقوط الأحكام النهائية الصادرة فى الدعاوى التجارية بمعنى عشر سنوات.

(٢) المادة ٢٥٤ من التقنين التجارى بشأن نقل الاشياء، للمادة ٢٧٢ من التقنين التجارى بشأن نقل الاشخاص، المادة ٢٨٣ من التقنين التجارى بشأن الوكالة بالعمولة للنقل والتى تحيل الى-

وفى تنظيمه للتقادم القصير فى مجال النقل الجوى، يشترط المشرع توفر بعض الشروط للتمسك به، ثم إنه يميز بين الحالات المختلفة للدعاوى الناشئة عن العقد من حيث مدد التقادم ويده سريانها.

لذلك نبدأ باستعراض شروط التقادم القصير، ثم نعرض لحالاته المختلفة.

(أ) شروط التقادم القصير:

يمكن القول فى ضوء أحكام التقنين التجارى بوجوب توافر شرطين للعمل بأحكام التقادم القصير: أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى من جهة، ومن جهة أخرى أن يكون الطرف الذى يتمسك بالتقادم القصير حسن النية.

(١) نشوء الدعوى عن عقد النقل الجوى،

بعد أن تعرض المشرع التجارى لحكم تقادم الدعاوى المتعلقة ببعض حالات مسؤولية الناقل الجوى، نص على تقادم كل دعوى أخرى ناشئة عن عقد النقل الجوى بمضى سنة. بيد أنه يصدد للحالات الخاصة بمسؤولية الناقل الجوى يؤكد المشرع على نشوء الدعوى عن عقد النقل الجوى^(١).

ويتضح من ذلك أن المشرع التجارى يشترط للعمل بأحكام التقادم القصير أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى، سواء تعلق الأمر بدعوى مسؤولية الناقل الجوى أو بأى دعوى أخرى تنشأ عن العقد.

والمقصود بالدعوى الناشئة عن عقد النقل الجوى تعلق موضوع النزاع بالإخلال بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد، سواء أكانت التزامات على عاتق الناقل الجوى أو على عاتق متلقى خدمة النقل^(٢).

= المادتين ٢٥٤ و ٢٧٢ من التقنين. وكذلك المادة ٢٤٤ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن النقل البحرى للبحر، والمادة ٢٦٣ من ذات القانون بشأن النقل البحرى للأشخاص.

(١) للمادة ٢٩٦ بفقراتها الثلاثة الأولى من التقنين التجارى.

(٢) ويرتّب على ذلك استبعاد الدعاوى المتعلقة بالمنازعة فى صحة عقد النقل من سريان أحكام التقادم القصير. وإلّا على ذلك دعوى بطلان عقد النقل لعدم مشروعية المحل، أو دعوى إبطال العقد لنقص الأهلية أو لعب فى الإرادة

ويترتب على ذلك أن التمسك بالتقادم القصير يكون قصرا على أطراف عقد النقل الجوي: الناقل والمسافر والمرسل بصفة أساسية، والمرسل إليه فيما يثبت له من حقوق والتزامات تكون ناشئة عن عقد النقل.

لذلك إذا تعلق موضوع النزاع بمسئولية الناقل الجوي، وجب للتمسك بالتقادم القصير أن يكون أساس الدعوى هو المسئولية العقدية. وهو ما يؤدي إلى استبعاد حالات المسئولية المبنية على أساس المسئولية التقصيرية، كرجوع الورثة أو الأشخاص الذين يعولهم المسافر عما لحق بهم شخصا من جراء وفاة المسافر، أو رجوع المضرور على الناقل الفعلي، أو رجوع المضرور على أى من تابعي أو وكلاء الناقل الجوي، سواء أكان ناقلا متعاقدا أو ناقلا فعليا.

ومن جهة أخرى إذا كان الشرط للتمسك بالتقادم القصير هو نشأة الدعوى عن عقد النقل الجوي، فلا تخضع علاقة متلقى خدمة النقل بالوكيل بالعمولة للنقل لأحكام التقادم القصير. وهو ما أكدته المشرع التجاري بنصه على تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل للأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن نقل الأشياء أو تلك الناشئة عن نقل الأشخاص بحسب الأحوال^(١). لكن الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل الجوي لا تخضع لأحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي^(٢). ولا يستثنى من ذلك سوى حالة تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاص، إذ في هذه الحالة يعد ناقلا، فتسرى عليه أحكام عقد النقل بما فيها الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عنه.

= فالتقادم القصير لا يسرى إلا على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل بالتطبيق للأحكام الخاصة به الواردة بالتقنين التجاري. لما الدعاوى للمتعلقة بتطبيق القواعد العامة فتسرى في شأن تقادمها أحكام القواعد العامة.

(١) المادة ٢٨٣ من التقنين التجاري التي تعيل إلى المادة ٢٥٤ بشأن نقل الأشياء، وإلى المادة ٢٧٢ بشأن نقل الأشخاص.

(٢) والمقصود بذلك رجوع الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل بالمسئولية عن الأضرار الناشئة عن تنفيذ عقد النقل. أما رجوع الوكيل على الناقل الجوي فتسرى عليه الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي.

وأخيرا يلاحظ أن الناقلين المتعاقبين إن وجدوا إنما يأخذون حكم الناقل المتماقد، وبالتالي يجوز في علاقتهم بمتلقى خدمة النقل، التمسك بأحكام التقادم القصير (١).

(٢) حسن نية من يتمسك بالتقادم القصير،

ينص المشرع التجاري على أنه لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في التقنين التجاري من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم (٣).

ويلاحظ على النص المتقدم أنه مع سريان أحكام التقادم القصير على سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي، لم يميز المشرع بين سوء نية الناقل وسوء نية متلقى خدمة النقل فيما يتعلق بالحرمان من التمسك بأحكام التقادم القصير فمن صدر منه غش أو خطأ جسيم أو من تابعيه أو من وكلائه، لا يجوز له التمسك بأحكام التقادم القصير.

وتتجلى أهمية هذا الشرط عند إثارة مسؤولية الناقل الجوي، فمتى ثبت ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه أو أحد وكلائه لغش أو خطأ جسيم، فإنه يحرم من جهة من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة كما يحرم من جهة أخرى من التمسك بأحكام التقادم القصير.

(١) أما رجوع الناقل على الناقلين المتعاقبين، فقد نصت بشأنه المادة ٢٥٤ فقرة ٢ من التقنين التجاري على تقادم الدعاوى بمعنى تسعين يوما من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبة به رسميا. ونذكر بأن الحكم المتقدم إنما يتعلق بنقل الأشياء وحده.

(٢) وتجدر الإشارة إلى أن هذا الحكم يختلف في مضمونه عن الحكم الذي كان واردا بالمادة ١٠٤ من التقنين التجاري القديم لعام ١٨٨٣. فالمادة القديمة كانت تشترط للتمسك بالتقادم القصير انتفاء الغش أو للخيانة من جانب الناقل، فلم يكن الأمر يمتد إلى الخطأ للجسيم الصادر عن الناقل: محكمة للنقض: الملحن رقم ٤٠٨ لسنة ٢٢ ق، جملة ١٩٥٦/٥/٣١، مجموعة أحكام للنقض، ص ٧، من ٦٤٢.

أما في حالة رجوع الناقل الجوي على متلقى خدمة النقل بالمسؤولية، فتتجلى أهمية شرط حسن اللية بوجه خاص فيما يتعلق بمسؤولية مرسل البضائع عن الأضرار التي تنجم عن عدم صحة أو عدم كفاية البيانات التي يقدمها للناقل، أو فيما يتعلق بمسؤوليته عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في تغليف البضائع أو في تعبئتها أو في حزمها. فمضى ثبت غش المرسل أو تأييده أو وكلاته أو ثبت خطوهم الجسيم، فإنه لا يجوز للمرسل التمسك بأحكام التقادم القصير.

وترتب على عدم جواز التمسك بأحكام التقادم القصير خضوع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي للقواعد العامة، مع مراعاة الحكم الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن التزامات التجار قبل بعضهم البعض والمتعلقة بمعاملاتهم التجارية بمعنى سبع سنوات من تاريخ حلول ميعاد الوفاء بالالتزام^(١).

(ب) حالات التقادم القصير

تجدر الإشارة في بادئ الأمر إلى أن تدخل المشرع التجاري بتنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي إنما يقتصر على تحديد مدد التقادم من جهة وعلى تحديد مبدأ سريان هذه المدد من جهة أخرى.

أما فيما عدا هذين الجانبين يخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي للقواعد العامة في التقادم. فهو دفع موضوعي لا يتعلق بالنظام العام، وبالتالي يجوز إيداء الدفع في أية حال تكون عليها الدعوى، ولو لأول مرة أمام محكمة الاستئناف، ولا يجوز إبدائه لأول مرة أمام محكمة النقض فضلا عن امتناع محكمة الموضوع عن الحكم به من تلقاء نفسها.

ومن جهة أخرى يخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي للأسباب العامة لوقف وانقطاع التقادم.

ويميز المشرع التجاري بين أحكام ثلاثة للتقادم القصير: تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع، وتقادم دعوى

(١) المادة ٦٨ من التكتين التجاري.

مسئولية الناقل عن وفاة المسافرين أو إصابته بأضرار بدنية، وتقدم سائر الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل الجوي(١).

واتساقاً مع منهجنا العام في العرض للأحكام الخاصة بنقل الأشخاص أولاً ثم العرض لتلك المتعلقة بنقل الأشياء، نبدأ بالعرض لحكم التقادم القصير لدعوى مسؤولية الناقل عن وفاة المسافرين أو إصابته بجروح، ثم نعرض لحكم تقادم دعوى المسؤولية عن هلاك أو تلف الأشياء المنقولة، وأخيراً نعرض لحكم تقادم سائر الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل الجوي.

(١) تقادم دعوى المسؤولية عن الوفاة أو الأضرار البدنية .

تتقدم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافرين أو إصابته بأضرار بدنية.

وتسرى هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث(٢).

ومدة السنتين المقررتين لتقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الوفاة أو الضرر البدني هي أطول مدة تقدم في إطار نظام التقادم القصير للدعوى الناشئة عن عقد النقل الجوي(٣). ويشير ذلك إلى تقدير المشرع للأثر البالغ لوفاة المسافرين أو إصابته بأضرار بدنية بالمقابلة لسائر الأضرار المادية التي قد تنجم عن الأخلال بتنفيذ عقد النقل الجوي. فنظراً لما تمثله حياة الإنسان وسلامة بدنه من قيمة، أتاح المشرع للمضروب فرصة زمنية أطول للرجوع على الناقل الجوي بالمسئولية.

ويميز المشرع التجاري بشأن بدء سريان مدة التقادم بين وفاة المسافرين نتيجة الحادث وبين إصابته بأضرار بدنية لم تود بحياته. ففي الفرض الأول

(١) المادة ٢٩٦ الفقرات الثلاثة الأولى من اللتقين التجاري.

(٢) المادة ٢٩٦ فقرة ٢ من اللتقين التجاري.

(٣) أما مدد التقادم الأخرى فهي كما سنرى لاحقاً سنة واحدة.

يبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ وقوع الوفاة، بينما في الفرض الثاني يبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ وقوع الحادث.

وبناء على ما تقدم يمكن التمييز بين عدة فروض:

الاولى : هو وقوع الوفاة مباشرة نتيجة الحادث، مع ثبوت واقعة الوفاة. وفي هذا الفرض يتحدد تاريخ وقوع الوفاة مع تاريخ وقوع الحادث.

الثاني : هو وقوع الحادث وعدم ثبوت وفاة المسافر بمجرد وقوعه، ويكون ذلك غالباً نتيجة لفقده، فتمتئ على المسافر ميتاً نتيجة الحادث، يتحدد ايضاً تاريخ الوفاة وتاريخ وقوع الحادث. أما في حالة اعتبار المسافر مفقوداً بعدم العثور عليه أو على جثته، فإنه يعتبر ميتاً بعد مضي سنة من تاريخ فقده، ما دام ثابتاً أنه كان في الطائرة التي تعرضت للحادث^(١). وتسرى مدة التقادم من تاريخ اعتباره ميتاً لا من تاريخ وقوع الحادث.

الثالث: هو وقوع الحادث والطور على المسافر حياً، ثم تلحق به الوفاة بعد ذلك نتيجة الحادث الجوي. وفي هذا الفرض تسرى مدة التقادم اعتباراً من تاريخ الوفاة.

أما في حالة إصابة المسافر بجروح أو بأى ضرر بدنى آخر نتيجة الحادث، فتكون العبارة في بدء سريان مدة تقادم دعوى مسئولية الناقل الجوي بتاريخ وقوع الحادث.

ويرجع ذلك إلى أنه في كثير من الأحوال لا تستكمل الرحلة الجوية نتيجة الحادث، أو لا يكمل المسافر الرحلة نتيجة تقديم الإسعافات الطبية وضرورة نقله إلى أقرب مركز للعلاج. وما دام الضرر قد تولد بمجرد وقوع الحادث، فاعتباراً من تاريخه يحق للمضرور الرجوع على الناقل الجوي بالمسئولية، وقد تحدد بالتالى تاريخ وقوع الحادث كمبدأ سريان مدة تقادم دعوى المسئولية .

(١) المادة ٢١ من القانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٢٩، المعدلة بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٩٢ (الجريدة الرسمية، العدد ٢٢ (مكرر ب)، ١/٦/١٩٩٢).

(٢) تقادم دعوى المسؤولية عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع:

طبقاً لنص المشرع التجاري، تتقادم بمعنى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها، وتسرى هذه المدة في حالة الهلاك الجزئي أو التلف من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل طبقاً للفقرة الأولى من المادة ٢٥٤، وفي حالة الهلاك الكلي من تاريخ إنقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ٢٨٩ من هذا القانون، (١).

ويتضح من النص المتقدم أن مدة التقادم واحدة، وقدرها سنة، في جميع حالات الهلاك الكلي، أو الهلاك الجزئي، أو التلف الذي قد يلحق الأمتعة أو البضائع أثناء النقل الجوي. وهي مدة تقل عن مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الوفاة أو الأضرار البدنية التي تلحق بالمسافر، نظراً لوجوب أن يتسع نطاق الحماية القانونية لسلامة الإنسان البدنية عن تعويضه عن الأضرار المالية التي قد تلحق به (٢).

ويميز المشرع التجاري فيما يتعلق بالواقعة التي يبدأ عندها سريان مدة التقادم، بين الهلاك الجزئي والتلف من جانب والهلاك الكلي من جانب آخر.

ففي حالتي الهلاك الجزئي والتلف تتحقق واقعة تسليم الأمتعة أو البضائع وإن لحق بها عجز أو عوار. أما في حالة الهلاك الكلي فلا يتحقق أدنى تسليم للأمتعة أو البضائع، ومن هنا جاء الاختلاف بين الهلاك الجزئي والتلف من جهة وبين الهلاك الكلي من جهة أخرى بشأن بدء سريان مدة التقادم.

(١) المادة ٢٩٦ فقرة ١ من القانون التجاري.

(٢) ويتربط على ذلك أن الدعاوى المتعلقة بطلب التعويض عن الأضرار المترتبة في رحلة جوية واحدة لا تتقادم بمعنى ذات المدة: فببداً تتقادم الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الأضرار البدنية بمعنى سكتين، تتقادم الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المادية بمعنى سنة، رغم أن هذه الأضرار جميعها قد تكون وليدة حادث واحد.

أولاً: الهلاك الجزئي أو التلصص

يحيل المشرع التجاري الى حكم خاص بنقل الاشياء، مؤداه بدء سريان مدة التقادم من تاريخ تسليم الشئ الى المرسل اليه أو الى الجمرك أو الى الامين الذى يعينه القاضى لاستيداع الشئ^(١).

وفى ضوء هذا النص تكون العبرة فى بدء سريان مدة تقادم دعوى المسؤولية إما تاريخ التسليم الفعلى للامتنع الى المسافرين، أو تاريخ التسليم الفعلى للبضائع الى المرسل اليه، وإما تاريخ التسليم الحكمى لها بإيداعها لدى الامين الذى يعينه القاضى لاستيداع الاشياء^(٢).

أما التسليم الى الجمرك، فهو يخص البضائع التى يتم استيرادها من الخارج، ويلزم بشأنها اتخاذ إجراءات الافراج الجمركى عنها. وبالتالي لا يتعلق هذا الحكم بالنقل الجوى الداخلى، لأن النقل لم يكن وسيلة جلب البضائع من الخارج. ومع ذلك نود الإشارة الى أن تسليم الشئ الى المرسل اليه أو وكيله أو الى الامين الذى يعينه القاضى لاستيداع الشئ تنقضى به فترة النقل التى يظل خلالها الناقل مسؤولاً عن هلاك الشئ أو تلفه، ما لم يثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه^(٣). ويفهم من ذلك أن فترة النقل تمتد الى مرحلة وجود البضائع لدى الجمرك طالما لم يتم تسليمها الى المرسل اليه أو وكيله أو لم يتم إيداعها بناء على امر القاضى المختص^(٤). بينما يقرر المشرع بدء سريان تقادم

(١) صدر الفقرة الاولى من المادة ٢٥٤ من للتقنين التجارى، مع وجوب استبعاد تطبيق عجز هذه

الفترة فى مجال النقل الجوى.

(٢) راجع البند ٣٣٢ من هذا المؤلف.

(٣) المادة ٢٤١ من التقنين التجارى.

(٤) إلا أن الامر يتوقف فى الواقع على نمط الاجراءات المتبعة لحركة البضائع فى مطار الوصول.

ففى ضوء هذه الاجراءات وحدها يمكن تحديد ما اذا كان المرسل اليه قد تسلم البضائع بالفعل قبل اتخاذ الاجراءات الافراج الجمركى عنها فيصبح وحده المسؤول عما يلحق بها من ضرر فى هذه المرحلة. أما اذا لم يكن للمرسل إليه قد تسلم البضائع تسلماً فعلياً، تبقى تبعه الضرر على عاتق الناقل الجوى.

دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف من تاريخ التسليم الى الجمرک، وهو ما يفترض ان الحق في المطالبة بالتعويض قد ينشأ في هذا التاريخ رغم امتناع تسلم المرسل اليه للبضائع وبالتالي عدم امكانية الكشف عما يعترض البضائع من عجز أو عوار.

ثانياً، الهلاك الكلي،

فيما يتعلق ببده سريان مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الهلاك الكلي للامتعة أو البضائع، يحيل المشرع التجاري الى الحكم الخاص باعتبار الامتعة أو البضائع في حكم الهالكة^(١).

ويكون مؤدى ذلك بدء سريان مدة التقادم بعد انقضاء ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفي حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادى في النقل اذا وجد في نفس الظروف.

وعلى ذلك، وفي خلال الثلاثين يوماً التالية للميعاد المدقق عليه للتسليم أو لميعاد التسليم المقرر بناء على معيار الناقل الجوي العادى في الظروف المماثلة، لا يمكن القطع بين ما اذا كانت الامتعة أو البضائع قد هلكت كلياً وبين ما اذا كنا بصدد مجرد تأخير في تسليمها. وبالتالي ليس هناك بعد مجال للمطالبة بالتعويض عن الهلاك الكلي، ولا تبدأ مدة التقادم في السريان الا عند انقضاء الثلاثين يوماً، حين تصبح الامتعة أو البضائع في حكم الهالكة.

ويترتب على ذلك انه من الوجهة العملية قد يستوفى متلقى خدمة النقل تعويضاً عن الهلاك الكلي للأمتعة أو البضائع، بالرغم من عدم ثبوت هلاكها بصفة قطعية. ويجب بالتالى مراعاة الحكم الخاص بنقل الاشياء التى يعثر عليها الناقل بعد ادائه التعويض عن هلاكها^(٢). فاذا دفع التعويض بسبب هلاك الشئ ثم وجد خلال سنة من تاريخ الوفاء، وجب على الناقل أن يخطر فوراً من قبض التعويض، مع اعلامه بحالة الشئ ودعوته للحضور لمعاينته في المكان الذى

(١) المادة ٢٨٩ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٥٠ من التقنين التجارى.

وجد فيه أو في مكان القيام أو في مكان الوصول حسب اختيار من قبض التعويض .

فإذا لم يرسل من قبض التعويض تعليماته خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسلمه الاخطار، أو ارسل التعليمات ولم يحضر للمعاينة في الموعد الذي حدده الناقل، أو حضر ورفض استرداد الشيء، جاز للناقل التصرف فيه .

أما إذا طلب من قبض التعويض استرداد الشيء، وجب عليه ان يرد التعويض الذي قبضه للناقل، بعد خصم المصاريف وما يقابل الضرر الذي حدث بسبب التأخير في تسليم الشيء .

ويتضح مما تقدم انه كان على المشرع قطع التردد بين حالتي التأخير والهلاك الكلي عند امتناع تسليم الأشياء المنقولة في الميعاد مع عدم ثبوت هلاكها الكلي بصفة قطعية . فبعد فترة من الزمن دون تسليم، تعد الأشياء في حكم الهالكة وبالتالي يلتزم الناقل بالتعويض عن الهلاك الكلي . لكن إذا عادت الأشياء إلى الوجود مما ينفي هلاكها في حقيقة الأمر، وجب التمييز بين مصلحة المرسل اليه في استردادها وبين انقطاع مصلحته في استردادها بعد قبض التعويض عن الهلاك . فأن هو اختار عدم الاسترداد، بقي التعويض عن الهلاك حقا خالصا، أما إذا اختار الاسترداد وجب عليه رد التعويض عن الهلاك، دون إخلال بمسؤولية الناقل عن عدم التسليم في الميعاد . لذلك يتحمل الناقل مصروفات الاسترداد كما يتحمل التعويض عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم الأشياء .

(٢) تقادم الدعاوي الاخرى الناشئة عن عقد النقل الجوي:

طبقا لنص المشرع التجاري، تتقادم بمضى سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوي . وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفي حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي اذا وجد في نفس الظروف،^(١) .

(١) المادة ٢٩٦ فقرة ٣ من القانون التجاري .

ويتعلق الحكم المتقدم بجميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي، باستثناء دعوى مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الأضرار البدنية من جانب ودعوى مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف الامتعة أو البضائع.

وبالتالى يمتد حكم التقادم الى دعوى مسؤولية الناقل عن التأخير، ودعوى مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالامتعة الخفيفة، كذلك الدعاوى الناشئة عن اخلال متلقى خدمة النقل بالتزاماته المترتبة على عقد النقل الجوي، مثل الامتناع عن دفع اجرة النقل، أو دعوى مسؤولية المرسل عن الأضرار التي تسببها بمضاعفه للنقل الجوي بخطأ من المرسل.

ومدة التقادم سنة واحدة، بالنظر الى الطابع المادى للاضرار التي تترتب على الاخلال بالتزامات العقدية المشمولة بحكم التقادم الذي نحن بصدد.

وتسرى مدة التقادم اعتبارا من الميعاد المعين لوصول الطائرة، سواء اكان متفقا عليه أو تم تحديده بناء على معيار الناقل الجوي المادى فى الظروف المماثلة. وتكون العبرة بالميعاد المعين لوصول الطائرة، لابعيد الوصول الفعلى للطائرة. وتبين أهمية ذلك على وجه الخصوص فى حالة اثاره مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير: فالبرغم من عدم امكانية الوقوف على قدر التأخير إلا من واقع الميعاد الفعلى للوصول، تسرى مدة التقادم من الميعاد المحدد للوصول، ذلك ان تجاوز هذا الميعاد يصبح الناقل الجوي مسئولا عن التأخير، فضلا عن ان رفع دعوى المسؤولية عن التأخير يفترض ثبوت هذه الحالة من حالات مسؤولية الناقل، أى إنتفاء الحادث الذى يفضى الى وفاة أو اصابة المسافرين باضرار بدنية أو يفضى الى هلاك أو تلف البضائع. وبالتالي لا ضير من احتساب مدة التقادم اعتبارا من التاريخ المحدد لوصول الطائرة^(١).

(١) وتشير أخيرا الى ان الاعتداد بالميعاد المعين لوصول الطائرة ليس مرده صعوبة اثبات ميعاد الوصول الفعلى للطائرة، على اعتبار ان قواعد العمل بالمطارات تفرض تسجيل تاريخ وساعة وصول كل طائرة الى المطار. لكن الامر مرده للتصديق من النطاق الزمنى لرفع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي، عملا على استقرار المراكز القانونية، فى كل ما لا يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار البدنية او بالمسؤولية عن هلاك أو تلف الامتعة والبضائع.

ثانياً : سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو :

تنص المادة ٢٩ فقرة أولى من اتفاقية وارسو على أنه : «تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل والا سقط الحق في رفع الدعوى» .

ويتضح من هذا النص أنه يجب على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال سنتين إما من تاريخ وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد أو متأخرة^(١) ، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أن لم تصل أبداً إلى مطار الهبوط ، أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن المضي في تنفيذ عقد النقل الجوي لأي سبب من الأسباب .

ولكن يراعى أنه إذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل الجوي عن تسليم الامتعة أو البضاعة فإن الميعاد يسرى من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة^(٢) .
وحكم المادة ٢٩ فقرة أولى حكم عام ينطبق على كل حالات النقل سواء كان نقلاً للركاب أو نقلاً للامتعة أو نقلاً للبضائع^(٣) .

وتخضع طريقة حساب المدة المذكورة لقانون المحكمة التي يعرض أمامها النزاع^(٤) . وطبقاً للمادة ١٥ من قانون المرافعات المصري تبدأ المدة من اليوم التالي لوصول الطائرة أو اليوم الذي كان يتعين على الطائرة الوصول فيه أو تاريخ وقف النقل .

ولقد ناز الخلاف حول الطبيعة القانونية للمدة التي يجب رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلالها: أهى مدة سقوط أم مدة تقادم؟ لقد اتجهت بعض المحاكم إلى اعتبار المدة مدة تقادم وبالتالي تخضع لأحكام الوقف

(١) رفعت فخرى، للمرجع السابق، ص ٢٨٣ .

(٢) الإشارة السابقة .

(٣) محمد فريد العريلى، للمرجع السابق، ص ١٨٩ .

(٤) المادة ٢٩ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو .

والانقطاع فى قانون المحكمة المعروض امامها النزاع^(١). الا ان الرأى الراجح هو اعتبارها مدة سقوط لا يرد عليها وقف او انقطاع^(٢)، لان اتفاقية وارسو تستخدم اصطلاح السقوط *déchéance* وليس اصطلاح التقادم *Prescription*، بالإضافة الى أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي الى توحيد الحكم بالنسبة لكافة الدول نظرا لاختلاف قوانينها فى شأن تحديد اسباب الوقف والانقطاع^(٣). ورائد اتفاقية وارسو كما ذكرنا مرارا هو توحيد المسائل المتعلقة بالنقل الجوى.

ونشير اخيرا الى ان السقوط يرد على دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوى سواء كان ناقلا متعاقدا ام ناقلا فعليا^(٤)، وبالتالي فانه لا يرد على دعوى المسافرين على الناقل باسترداد ثمن تذكرة سفر لم يتم، أو دعوى رجوع الناقل على المرسل او المرسل اليه، او دعوى رجوع الناقلين المتحابين على بعضهم البعض، أو دعوى رجوع المضرور على تابعى الناقل الجوى، أو أخيراً دعوى رجوع الوكيل بالعمولة على متلقى خدمة النقل^(٥).

(١) انظر حكمى الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية: الاول بتاريخ ١٤ يناير ١٩٧٧، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٧، ص ٢٦٨ والثانى بتاريخ اول يوليو ١٩٧٧، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٨، ص ٩٣

(٢) من انصار هذا الاتجاه LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٢١، ومحمد فريد العربى، المرجع السابق، ص ١٨٩، وابو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢١٣.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٨١.

(٤) وذلك لما نصت عليه المادة الثانية من اتفاقية جولا الاعمار لعام ١٩٦١ من خضوع كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى لأحكام اتفاقية وارسو دون تخصيص، الاول بالنسبة الى النقل كله والثانى بالنسبة الى النقل الذى يقوم به فقط.

(٥) انظر فى ذلك رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٨٥ - ٢٨٦.

المحتويات

الصفحة	الموضوع	
٧	القسم الأول	مقدمة
١٩	النقل التجاري	
	الباب الأول	
٢١	نقل البضائع	
٢٣	الفصل الأول: قيام عقد نقل البضائع وإثباته	
٢٤	المبحث الأول: تكوين عقد النقل	
٢٤	المطلب الأول: التراضى على إبرام عقد النقل	
٢٤	أولاً: تكوين عقد النقل بمقتضى أنموذج	
٢٥	ثانياً: احتكار الناقل للنقل أو لاستثمار خط نقل معين	
٢٧	المطلب الثانى: التنفيذ الاختيارى لعقد النقل	
٢٨	المبحث الثانى: إثبات عقد النقل	
٢٨	المطلب الأول: وثيقة النقل	
٣٠	المطلب الثانى: احتجاج المرسل إليه بالنقل	
٣٣	الفصل الثانى: آثار عقد نقل البضائع	
٣٣	المبحث الأول: التزامات ناقل البضائع	
٣٣	المطلب الأول: التزامات الناقل فى مكان القيام	
٣٣	(أ) استلام البضائع من المرسل	
٣٥	(ب) شحن البضائع ورصها فى مركبة النقل	
٣٥	المطلب الثانى: التزامات الناقل أثناء الرحلة	
٣٥	(أ) الالتزام بتغيير مكان البضائع	

- ٣٦ (ب) الالتزام بالمحافظة على البضائع
(ج) الالتزام باحترام تعليمات المرسل بشأن توجيه البضائع
- ٣٧
- ٤٠ المطلب الثالث: التزامات الناقل في مكان الوصول
- ٤٠ (أ) الالتزام بتفريغ البضائع
- ٤١ (ب) الالتزام بتسليم البضائع
- ٤٣ المبحث الثاني: التزامات المرسل
- ٤٣ المطلب الأول: الوفاء بأجرة النقل
- ٤٦ المطلب الثاني: تمكين الناقل من إنجاز عملية النقل
- ٤٩ المبحث الثالث: مسؤولية ناقل البضائع
- ٤٩ المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل
- ٥٠ الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل
- ٥٠ الفرع الثاني: حالات مسؤولية الناقل
- ٥١ أولاً: مسؤولية عن الهلاك أو تلف البضائع
- ٥٢ ثانياً: المسؤولية عن التأخير
- ٥٥ المطلب الثاني: أحكام مسؤولية الناقل
- ٥٥ الفرع الأول: استبعاد مسؤولية الناقل
- ٥٥ أولاً: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية
- ٥٨ ثانياً: طرق دفع مسؤولية الناقل
- ٦٦ الفرع الثاني: الأحكام الخاصة بالتعويض
- ٦٦ أولاً: تحديد مسؤولية الناقل
- ٦٧ ثانياً: تقدير قيمة البضائع
- ٦٩ ثالثاً: ترك البضائع

- ٧٠ ————— رابعاً: العذر على البضائع بعد الوفاء بالتعويض
- ٧١ ————— خامساً: الوفاء بالتعويض في حالة تعدد الناقلين
- ٧٢ ————— الفرع الثالث: انقضاء دعوى مسؤولية الناقل
- ٧٣ ————— أولاً: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل
- ٧٥ ————— ثانياً: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل

الباب الثاني

- ٨١ ————— نقل الأشخاص
- ٨٣ ————— الفصل الأول: الأحكام العامة لنقل الأشخاص
- ٨٣ ————— المبحث الأول: تعريف عقد نقل الأشخاص
- ٨٤ ————— المبحث الثاني: إثبات عقد نقل الأشخاص
- ٨٥ ————— الفصل الثاني: آثار عقد نقل الأشخاص
- ٨٥ ————— المبحث الأول: التزامات الناقل
- ٨٥ ————— للمطلب الأول: التزام الناقل بتخيير مكان المسافر وأمتعته
- ٨٧ ————— للمطلب الثاني: التزام الناقل بضمان سلامة المسافر
- ٨٨ ————— للمبحث الثاني: التزامات المسافر
- ٨٨ ————— للمطلب الأول: الالتزام بدفع الأجرة
- ٩٠ ————— للمطلب الثاني: الالتزام باحترام تعليمات الناقل
- ٩٣ ————— الفصل الثالث: مسؤولية ناقل الأشخاص
- ٩٣ ————— المبحث الأول: حالات مسؤولية الناقل
- ٩٣ ————— للمطلب الأول: الأضرار البدنية
- ٩٥ ————— للمطلب الثاني: الأضرار المادية
- ٩٦ ————— للمطلب الثالث: التأخير في الوصول
- ٩٧ ————— المبحث الثاني: شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل

	المطلب الأول: بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية عن
٩٧	الأضرار البدنية
	المطلب الثاني: شروط الاعفاء من المسؤولية عن غير
٩٨	الأضرار البدنية
	المبحث الرابع: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل
١٠١	الأشخاص
	الباب الثاني
١٠٣	الوكالة بالعمولة للنقل
١٠٥	الفصل الأول: المركز القانوني للوكيل بالعمولة بالنقل
١٠٥	المبحث الأول: صور الوكالة بالعمولة للنقل
١٠٦	المطلب الأول: الوكالة بالعمولة للنقل البرى
١١٢	المطلب الثاني: الوكالة بالعمولة للنقل البحرى
١١٤	المطلب الثالث: الوكالة بالعمولة للنقل الجوى
	المبحث الثاني: ارتباط الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد
١١٥	الناقلين
	المطلب الأول: مظاهر الارتباط بين الوكالة بالعمولة للنقل
١١٥	وتعدد الناقلين
	المطلب الثاني: آثار الارتباط بين الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد
١١٨	الناقلين
١٢٣	الفصل الثاني: نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل
	المبحث الأول: مظاهر التقارب بين مسؤولية الوكيل بالعمولة
١٢٣	لنقل ومسؤولية الناقل
	المطلب الأول: مظاهر التقارب من حيث الأحكام الموضوعية
١٢٣	للمسؤولية

- المطلب الثاني: مظاهر التقارب من حيث الأحكام الخاصة
 ١٢٩ _____ بدعاوى المسؤولية
 المبحث الثاني: مظاهر التباين بين مسؤولية الوكيل بالعمولة
 ١٣١ _____ للنقل ومسؤولية الناقل
 المطلب الأول: الأخطاء التي يسأل عنها الوكيل بالعمولة
 ١٣٢ _____ للنقل
 المطلب الثاني: ضمانات الوكيل بالعمولة للنقل
 ١٣٧ _____

القسم الثاني النقل البحري

- ١٣٩ _____
 مبحث تمهيدي: تعريف السفينة
 ١٤١ _____
 المطلب الأول: السفينة منشأة
 ١٤٢ _____
 المطلب الثاني: تخصيص المنشأة للملاحة البحرية
 ١٤٥ _____
 المطلب الثالث: القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد
 ١٤٩ _____

الباب الأول

- ١٥١ _____
 عقود الاستغلال البحري
 الفصل الأول: إيجار السفينة
 ١٥٣ _____
 المبحث الأول: تعريف إيجار السفينة
 ١٥٤ _____
 المطلب الأول: إيجار السفينة غير مجهزة
 ١٥٥ _____
 المطلب الثاني: إيجار السفينة مجهزة
 ١٥٧ _____
 المبحث الثاني: الأحكام العامة لإيجار السفينة
 ١٦٣ _____
 المطلب الأول: إثبات إيجار السفينة وتقائه
 ١٦٤ _____
 المطلب الثاني: نطاق استغلال السفينة
 ١٦٦ _____

١٦٩	المطلب الثالث: ضمانات استيفاء الأجرة
١٧٢	المطلب الرابع: تجديد عقد إيجار السفينة
١٧٣	المبحث الثالث: أحكام التأجير بالرحلة
١٧٤	المطلب الأول: بيانات وثيقة عقد للتأجير بالرحلة
١٧٦	المطلب الثاني: التزامات مؤجر السفينة بالرحلة
١٨٠	المطلب الثالث: التزامات مستأجر السفينة بالرحلة
١٩٧	الفصل الثاني: البيوع البحرية
١٩٩	المبحث الأول: البيوع البحرية عند القيام
١٩٩	المطلب الأول: البيع سيف
٢٠١	المطلب الثاني: البيع فوب
٢٠٢	المبحث الثاني: البيوع البحرية عند الوصول
٢٠٤	المطلب الأول: البيع بسفينة معينة
٢٠٥	المطلب الثاني: البيع بسفينة غير معينة
٢٠٧	الفصل الثالث: النقل البحري للبضائع
٢٠٩	المبحث الأول: إثبات عقد النقل البحري للبضائع
٢١٠	أولاً: إصدار سند الشحن البحري
٢١١	ثانياً: بيانات سند الشحن البحري
٢١٢	ثالثاً: نسخ سند الشحن البحري
٢١٣	رابعاً: شكل سند الشحن البحري
٢١٦	خامساً: حجية سند الشحن البحري في الإثبات
٢٢٠	المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع
٢٢٠	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع
٢٢١	أولاً: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن

٢٢٥	ثانياً: للزامات الناقل البحرى للبضائع فى مرحلة الرحلة البحرية —
٢٢٧	ثالثاً: للزامات الناقل البحرى فى ميناء الوصول —
٢٢٨	المطلب الثانى: للزامات الشاحن —
٢٢٨	أولاً: الالتزام بتسليم البضائع فى ميناء الشحن —
٢٢٩	ثانياً: الالتزام بأداء أجرة النقل —
٢٣١	المبحث الثالث: مسؤولية الناقل البحرى للبضائع —
	المطلب الأول: مسؤولية الناقل البحرى فى قانون التجارة
٢٣٢	البحرية —
٢٣٢	أولاً: نطاق مسؤولية الناقل البحرى للبضائع —
٢٣٧	ثانياً: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البحرى للبضائع —
	المطلب الثانى: مسؤولية الناقل البحرى للبضائع فى قواعد
٢٤٦	هامبورج —
٢٤٦	أ- أساس المسؤولية —
٢٤٨	ب- حالات مسؤولية الناقل —
٢٥١	ج- بطلان شروط الإعفاء والتخفيف من المسؤولية —
٢٥٣	د - دفع المسؤولية —
٢٥٦	هـ- الحد الأقصى للتعويض —
٢٦٣	الفصل الرابع: للنقل البحرى للأشخاص —
٢٦٣	المبحث الأول: القواعد المنظمة للنقل البحرى للأشخاص —
	المطلب الأول: القواعد الوطنية المنظمة للنقل البحرى
٢٦٤	للأشخاص —
	المطلب الثانى: القواعد الدولية المنظمة للنقل البحرى
٢٦٥	للأشخاص —

- ٢٦٧ ————— المبحث الثاني: عقد النقل البحري للأشخاص
- ٢٦٨ ————— المطلب الأول: لثبات عقد النقل البحري للأشخاص
- ٢٧٠ ————— المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري للأشخاص
- ٢٧١ ————— الفرع الأول: التزامات الناقل البحري
- ٢٧٣ ————— الفرع الثاني: التزامات الراكب
- ٢٧٥ ————— المطلب الثالث: مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- ٢٧٥ ————— الفرع الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- الفرع الثاني: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري
- ٢٧٨ ————— للأشخاص
- ٢٨١ ————— الفرع الثالث: الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل البحري
- ٢٨٨ ————— المبحث الثالث: الرحلات البحرية السياحية
- ٢٨٩ ————— المطلب الأول: إثبات عقد الرحلة البحرية السياحية
- ٢٩٠ ————— المطلب الثاني: مسؤولية منظم الرحلة البحرية

القسم الثالث

النقل الجوي

- ٢٩٣ ————— المبحث التمهيدي: المفهوم القانوني لعقد النقل التجاري الجوي
- ٢٩٦ ————— المطلب الأول: تعريف عقد النقل التجاري الجوي
- ٢٩٨ ————— المطلب الثاني: القواعد المنظمة للنقل الجوي
- ٢٩٨ ————— الفرع الأول: القواعد المنظمة للنقل الجوي الداخلي
- ٣٠٠ ————— الفرع الثاني: القواعد المنظمة للنقل الجوي الدولي
- ٣٠٨ ————— المطلب الثالث: تعريف الطائرة

الباب الأول

وثائق النقل الجوي

- ٣١١ _____
٣١٣ _____ الفصل الأول: ماهية وثائق النقل الجوي
٣١٣ _____ المبحث الأول: تذكرة السفر
٣١٣ _____ المطلب الأول: بيانات تذكرة السفر
٣١٥ _____ المطلب الثاني: أحكام تذكرة السفر
٣١٦ _____ المبحث الثاني: استمارة الأمتعة
٣١٨ _____ المبحث الثالث: خطاب النقل الجوي
٣٢٣ _____ الفصل الثاني: دور وثائق النقل الجوي في الإثبات

الباب الثاني

مسئولية الناقل الجوي

- ٣٢٧ _____ الفصل الأول: نطاق مسؤولية الناقل الجوي
٣٢٧ _____ المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي
٣٢٧ _____ المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة -
٣٣١ _____ المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو -
٣٣٤ _____ المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي
٣٣٤ _____ المطلب الأول: المسؤولية عن الأضرار البدنية -
٣٣٧ _____ المطلب الثاني: المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة
٣٤١ _____ المطلب الثالث: المسؤولية عن التأخير
٣٤٥ _____ الفصل الثاني: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي
٣٤٥ _____ المبحث الأول: استبعاد مسؤولية الناقل للجوى
٣٤٦ _____ المطلب الأول: بطلان شروط الإعفاء والتخفيف من المسؤولية -
٣٥١ _____ المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي
٣٦٢ _____ المبحث الثاني: أحكام التعويض عن الأضرار

- المطلب الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي ٣٦٣
- المطلب الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي ٣٧٩
- الفصل الثالث: الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل الجوي ٣٩١
- المبحث الأول: رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي ٣٩١
- المطلب الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى ٣٩١
- المطلب الثاني: أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي ٣٩٥
- المبحث الثاني: انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي ٤٠١
- المطلب الأول: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي ٤٠١
- المطلب الثاني: تقادم وسقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي ٤٠٤

قانون النقل



مؤلف:
هاني دويسان
مستشار قانوني في النقل
مستشار قانوني في النقل
مستشار قانوني في النقل
مستشار قانوني في النقل

دار الجامعة الجديدة

قانون النقل

قانون النقل

دار الجامعة الجديدة

Bibliotheca Alexandrina



1212646

ISBN: 978-977-729-012-8



9 789777 290128



دار الجامعة الجديدة

٢٨-٤٠ ش سوتير - الازاريطة - الاسكندرية

تليفون: ٤٨٦٣٦٢٩ - فاكس: ٤٨٥١١٤٣ - تليفاكس: ٤٨٦٨٠٩٩

Email dargamaaelgadida@hotmail.com

www.darggalex.com info@darggalex.com